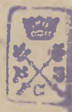
JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 1



Samochód



Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

5. październik 1930

Rajd pań

W poniedziałek zakończył się doroczny Rajd Pań. W klasyfikacji ogólnej I. miejsce zajęła p. Koźmianowa na ADR, II. p. Śliwińska na Praga-Piccolo, III. p. Stalowska na Praga-Alfa. Na rycinie p. Skarbek-Tłuchowska w gronie komisarzy rajdu.

Prawda o mieszankach spirytusowo-benzynowych

Trudno nie powiedzieć o Polsce, że jest krajem postępowym. Ledwo rozpoczęto produkcję mieszanek spirytusowo-benzynowych, ledwo obliczono, że za lat kilka względnie kilkanaście zabraknie nam benzyny, a już znaleźli się ludzie, którzy zawołali na larum:

— Trzeba stworzyć przymus dodawania spirytusu do benzyny! Wyjdzie to na dobre przemysłowi naftowemu (bo odsunie na daleką metę moment wyczerpania się krajowych złóż naftowych), a również dopomoże rolnictwu, które nie wie, co począć z ziemniakami. Przerabiajmy więc ziemniaki na spirytus, a spirytus dodawajmy do benzyny. Niech żyją mieszanki spirytusowo-benzynowe!

Jest-że to hasło zdrowe i leży to w interesie gospodarstwa krajowego, aby hasłu pofolgować. Postaramy się na to odpowiedzieć w poniższym artykule.

* * *

W r. 1929 wynosiła produkcja benzyny w Polsce 10 170 cystern, gazoliny 3 450 cyst., razem 13 620 cystern.

Z ilości powyższej spożyto w kraju 8 940 cystern. W tym samym roku eksportowano 4 400 cystern. Produkcję powiększyć można: przez zwiększenie przeróbki gazu o 1 500 cyst., przez ulepszenie destylacji (bubletowers) o 2 500 cyst., przez krakowanie olei ciężkich o 4 500 cyst., razem 12 900 cystern.

W ten sposób wynosi rezerwa przy obecnej produkcji ropy surowej, t. zn. bez jej zwiększenia, około 13 000 cystern. A więc zwiększyć można środki popędowe dla motorów benzynowych bez uciekania się do mieszanek alkoholowych o około 100% w stosunku do roku ubiegłego, co przy obecnym, przeciętnym wzroście pojazdów mechanicznych powinno w każdym razie wystarczyć do roku 1936/37.

Na wypadek wprowadzenia mieszanek alkoholowych podcięty by został nagle byt przemysłu naftowego, licząc się bowiem z mieszanką, w skład której, na 80 części benzyny, wchodziłoby 20% alkoholu, zmniejszonoby o 20% konsumcję benzyny w kraju. Zmniejszenie to zmusiłoby w r. 1930 przy spodziewanej konsumcji benzyny, w wysokości około 10 000 cystern, przemysł naftowy do wyeksportowania dalszych około 2 000 cyst. benzyny zagranicę, przyczem (przy różnicy ceny krajowej i eksportowej, wynoszącej około 300,— dol. na cysternie) przemysł naftowy poniósłby stratę około 600 000 dolarów. Strata ta zwichnęłaby najzupełniej kalkulację rentowności przemysłu naftowego.

Wprowadzenie mieszanki spirytusowej nie da rolnictwu spodziewanej korzyści, zwiększenie bowiem konsumcji spirytusu o około 2 000 wagonów rocznie będzie w przeliczeniu na potrzebne do produkcji tego spirytusu ziemniaki wartością tak drobną (ułamek procentu), że w praktyce nawet odczuć się nie da.

Problem mieszanek alkoholowo-benzynowych nie może nas naturalnie zastać nieprzygotowanych na wypadek gwałtownego zwiększenia się zapotrzebowania materjałów pędnych (zapotrzebowanie armji) jednak próby praktyczne zostały już w Polsce przeprowadzone, albowiem P. F. O. M. „Polmin" zakupuje co rok poważne ilości specjalnie na ten cel przygotowanego alkoholu i fabrykuje specjalną mieszankę, wprowadzając ją w szereg miejscowości do spożycia. Na podstawie powyższych prób praktycznych można na wypadek koniecznej potrzeby w każdej chwili wprowadzić mieszankę do obrotu.

Charakterystyczne są próby wprowadzenia mieszanek alkoholowych (pod nazwą motalko) na Węgrzech. W myśl ustawy z r. 1927 wprowadzono z końcem r. 1929 obowiązek dodawania do benzyny o c. g. wyżej 0.735 po 20% spirytusu. Wskutek wprowadzenia tych mieszanek ogromna ilość samochodów przeszła na popęd benzyną lekką, do której niema obowiązku dodawania alkoholu, tak, iż konsumcja tej benzyny mimo znacznie wyższej ceny (54 filler w stosunku do 40 filler) zwiększyła się o około 60 ton miesięcznie w roku zeszłym, na około 1 000 ton miesięcznie w roku bieżącym.

Reasumując, stwierdzamy, że wprowadzenie mieszanek przyniosłoby ogromne szkody przemysłowi naftowemu, zahamuje jego rozwój gospodarczy i techniczny (budowa bubletowers, urządzeń krakowych i t. p.), rolnictwu zaś nie przyniesie spodziewanej korzyści. Poza tem wstrzymać może wprowadzenie mieszanek alkoholowych konieczny dopływ kapitału do przemysłu naftowego, wywołać bowiem musi w kraju, jak i zagranicą wrażenie, że przemysł naftowy znajduje się na drodze do upadku, skoro rzekomo podołać nie może swemu najważniejszemu zadaniu. Przymus wprowadzenia mieszanek alkoholowych istnieje też wyłącznie w krajach, które nie posiadają własnej produkcji naftowej, a produkując spirytus polepszyć pragną w ten sposób swój bilans handlowy, nieznany jest natomiast w żadnym kraju, który posiada własną produkcję ropy.

* * *

Byłoby absurdem, gdybyśmy — mogąc wykorzystać korzystną konjunkturę wewnętrzną — mieli zmuszać przemysł naftowy do eksportu dumpingowego zagranicę.

W roku bieżącym będziemy mieli — jak rzekliśmy — po uwzględnieniu już zwiększonego zapotrzebowania krajowego, około 4 000 wagonów benzyny na eksport. Ilość ta jest wprawdzie mniejsza od cyfry wywozu w latach ubiegłych, lecz ciekawem jest, że im mniej mamy do dyspozycji benzyny, tem większe są trudności w jej sprzedaży zagranicę.

Na fakt ten składa się nadmierny wzrost produkcji ropy i benzyny w głównych krajach produkcyjnych, który ilustruje następująca tablica:

Produkcja ropy w cysternach po 10 t.

Rok	U. S. A.	Venezuela	Rosja	Rumunja
1925	10.471.500	307.500	749.400	233.100
1926	10.560.973	509.996	881.060	319.401
1927	12.382.060	882.280	991.880	360.310
1928	12.357.400	1.452.200	1.202.860	419.220
1929	13.809.449	1.871.173	1.360.410	473.335

Fala ropy, płynąca od szeregu miesięcy z kopalń amerykańskich, groziła katastrofą gospodarczą, której koncerny światowe starają się uniknąć wspólnym wysiłkiem, nie szczędząc trudu i kapitałów dla ograniczenia hyperprodukcji. Skutki tego nadmiaru ropy w głównych centrach produkcyjnych wywarły b. niekorzystny wpływ na światowy rynek naftowy, wzmagając konkurencję i obniżając gwałtownie notowania za wszystkie produkty naftowe, w szczególności zaś za benzynę.

Eksport polski, zależny prawie że w zupełności od wpływów światowego przemysłu, był zmuszony dostosować swoje ceny do notowań ogólnych, i tak, gdy wysłaliśmy zagranicę:

w r. 1926 — 77.689 ton po przec. cenie 6.20
w r. 1927 — 62.186 „ „ „ „ 5.60
w r. 1928 — 61.758 „ „ „ „ 5.35
w r. 1929 — 43.930 „ „ „ „ 4.10

... to w pierwszej połowie rb. mogliśmy osięgnąć maksymalnie dol. 4,10!

Uwzględniwszy, że do Niemiec z powodu zakazu przywozu eksportować nie możemy, Węgry zaś ze względu na konkurencję rumuńską, opartą na tanim frachcie rzecznym (Dunaj) i Austrja, z powodu kartelu, nie wchodzą w rachubę, pozostałby eksport do Czechosłowacji i do krajów dalej położonych, jak Anglja, Francja, Holandja, kraje skandynawskie i bałtyckie. Państwa te mogłyby wprawdzie obebrać naszą benzynę, lecz importerzy tamtejsi, zdając sobie sprawę z tego, że produkt polski bez własnej organizacji dystrybucyjnej nie może dotrzeć bezpośrednio do konsumenta, wyzyskując sytuację i chcą nam płacić takie ceny, które narażają nas na efektywną stratę.

Gdyby więc w obecnych warunkach wprowadzono u nas za przykładem Czechosłowacji i Węgier, a więc krajów nie posiadających własnej produkcji ropnej, przymus mieszanek ropnych, to każdy litr spirtyusu, domieszany do benzyny i użyty, wyparłby na eksport litr benzyny, dotychczas w kraju konsumowany.

Morał stąd płynie prosty: nie śpieszmy się za bardzo z mieszankami spirytusowo-benzynowemi; przyjdzie na nie czas w przyszłości!

O nasze drogi kołowe

Austrja z otrzymanej świeżo pożyczki zagranicznej przeznaczyła poważną część na budowę dróg kołowych, zwłaszcza w Alpach. Inne państwa Europy środkowej i zachodniej zwiększają wydatki na poprawę i budowę dróg kołowych. Dzieje się to głównie pod kątem widzenia rozwoju ruchu samochodowego, który z jednej strony wymaga dobrych dróg, a z drugiej — drogi te szybko niszczy.

W Polsce niszczenie dróg przez samochody, a zwłaszcza autobusy, dokonywa się znacznie szybciej, niż poprawa ogólnego ich stanu przez ich konserwację i rozwój sieci. Stan ten, w porównaniu z państwami środkowej i zachodniej Europy (zwłaszcza wskutek zaniedbania ze strony przedwojennej Rosji) wogóle bardzo niski, w ostatnich latach cofnął się wobec niedostateczności środków budżetowych, używanych na cele drogowe.

Ostatni kongres drogowy, odbyty w r. 1928, zajmował się sprawą finansowania budowy i utrzymania dróg i widział rozwiązanie tej kwestji w stworzeniu państwowego funduszu drogowego, wzorowanego na podobnych przykładach zachodnio-europejskich, a zwłaszcza na ustawie o funduszu drogowym czechosłowackim z 1927 roku. Fundusz ten miałby czerpać dochody z podatku od samochodów, od biletów autobusowych, od benzyny, z ceł od samochodów i ich części oraz z innych źródeł. Sumę tych dochodów oszacowano w pierwszych latach na 75 miljonów zł rocznie. Łącznie z dotychczasową dotacją państwową, przewidzianą w budżecie w wysokości 65 miljonów zł, stanowiłoby to 140 miljonów zł w pierwszych latach. Rząd wstąpił też ostatnio na tę drogę i wniósł do sejmu projekt ustawy o funduszu drogowym, opartym głównie na podatku od samochodów, który miał dać 28 miljonów złotych.

Wobec zaniedbania Polski w danym zakresie, nadto wobec dużych korzyści, wynikających ze ściągania międzynarodowego ruchu samochodowego na nasze drogi, nie wystarczyłoby nawet stworzenie takiego funduszu drogowego przy utrzymaniu dotychczasowych dotacyj ze skarbu państwa. Idąc za przykładem zagranicy, należałoby przy okazji zaciągnięcia najbliższej większej państwowej pożyczki zagranicznej przeznaczyć doraźnie poważniejszą sumę na poprawę i budowę dróg, aby w krótkim czasie podnieść znacznie ich poziom; ze stałego funduszu drogowego zaś należałoby amortyzować i oprocentować części pożyczki zagranicznej, która byłaby użyta na cele drogowe.

Fordem dokoła świata—

Osobliwością St. Jean de Luz jest niedawno ukończony hotel, wybudowany w kształcie okrętu

Biarritz — San Sebastian

Skacząc elastycznie po niesamowicie złym bruku przedmiejskich zaułków, uciekał poczciwy nasz Ford z Marsylji. Chciał najwidoczniej coprędzej wydostać się z obrębu zapachów marsylskich, zupełnie jakby „made in Nalewki". Najokropniejsze bruki, złe oświetlenie, stada ulicznic najgorszego gatunku i te zapachy nieszczęsne, — oto główne cechy głównego portu Francji.

Nareszcie — ostatnie rudery, ostatnie kocie łby i Ford odetchnął pełnią piersi, — raczej karburatora — wydostawszy się na gładką jak stół, (albo jak plac Wolności) szosę do Carcasonne. Teraz: akcelerator do deski, najwcześniejszy zapłon, i jazda — z wiatrem w zawody. Mimo, że na tachometrze zadomowiła się na dobre cyfra 100, stale wyprzedzają nas inne wozy. Niestety Ford, — mimo swych licznych i wszechstronnych zalet — to nie Bugatti z kompresorem. Cóż robić . . .

Oglądamy się:
Ssssst — Packard.
Aaaaaa — Rolls-Royce.
Buuuu — Bugatti.

I tak ciągle. Odnosimy już wrażenie, że tu niema samochodów tanich. Nawet Citroëny należą do rzadziej spotykanych wozów.

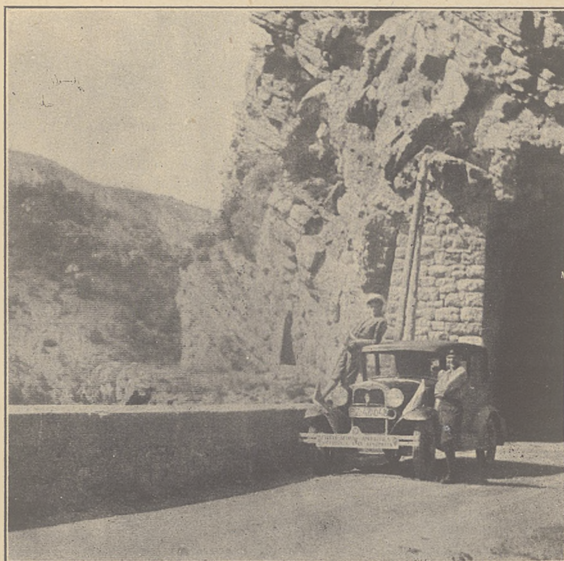
Nagle — panna. Ford zaczyna podskakiwać na feldze, stukając równomiernie oprawą wentyla o asfaltową nawierzchnię szosy. Zatrzymujemy się i konstatujemy z rozpaczą, że dętka jest całkowicie zmiażdżona i rozpada się w kawałki. To samo stało się nam przed godziną z innem kołem. Jesteśmy bez „rezerwy", zaś o naprawie dętek nie ma mowy. Mamy więc okazję do wypróbowania uprzejmości i solidarności przejeżdżających automobilistów.

Z za wirażu wysuwa się bezszelestnie jakiś wielki wóz. Dajemy znak ręką i biała, jak śnieg Hispano zatrzymuje się obok. Uprzejmie prosimy po francusku o pomoc.

— I don't understand! — brzmiała odpowiedź.

Zapomnieliśmy, że na ziemi francuskiej językiem „high life'u" jest tylko angielski.

Anglik okazał się bardzo uprzejmy. Zabrał mnie ze sobą do najbliższego miasteczka. (zaiste, pierwszy raz siedziałem w samochodzie, wybitym wężową skórą!), gdzie zakupiłem dętki, poczem odwiózł mnie zpowrotem na miejsce naszej „niedoli", odległe o kilka kilometrów. Towarzysz mój — jak się okazało — nie tracił czasu. Obok naszego Forda stał zgrabny roadster Isotta Fraschini, zaś jego właścicielka flirtowała w najlepsze z moim przyjacielem, który kalecząc niemiecki, angielski i francuski naraz, dziwnem tem esperanto starał się nawiązać porozumienie.



Na drodze z Marsylji do Carcasonne znajduje się tunel długości przeszło 100 metrów.

Naprawiwszy uszkodzenie wyruszyliśmy w dalszą drogę. Napawając się wspaniałemi widokami i pięknem podpirenejskiej przyrody, przybyliśmy późnym wieczorem do Biarritz.

Była właśnie „haute saison". Stolica międzynarodowego snobizmu, mimo bardzo późnej godziny bawiła się jeszcze w najlepsze. Z licznych lokali rozrywkowych dobiegały dźwięki jazz-bandu. Wszystkie hotele i pensjonaty były przepełnione, to też postanowiliśmy przenocować w naszym „Polonia Palace-hotelu", czyli w Fordzie. Ustawiliśmy wóz na jednej z głównych ulic, towarzysz mój poszedł załatwić niezbędne sprawunki, ja zaś przygotowałem auto do noclegu, opuściłem firanki, rozebrałem się i leżąc w pyjamie na wygodnem posłaniu, zabrałem się do przeglądania gazet.

Jedna z firanek przypadkiem się otworzyła, zaś światło w samotnie stojącym wozie zwabiło tłumy gapiów, którzy ze zdumieniem oglądali „warjata w pyjamie". Ku swemu przerażeniu widzę nagle dziesiątki twarzy przylepionych do szyb wozu.

Tłum dokoła naszego „Polonia Palace" stale rósł. Wkońcu wykwitło czerwone kepi policjanta, który podszedłszy bliżej zapukał do szyby.

— Co panowie tu robią — zapytał ostro baskijskim akcentem.

— Zamierzamy spać — odpowiedziałem.

— Jakto, na ulicy?

Nie pomogły perswazje ani tłumaczenia, że wygodne wnętrze naszej limuzyny, to nie ulica. Musieliśmy „zwinąć obóz" i odjechać nieco dalej.

Wyjechaliśmy za miasto i zbliżyliśmy się do brzegu morskiego. Jechaliśmy dłuższy czas pięknym, asfaltowym bulwarem, wzdłuż którego ciągnęły się rzędem wspaniałe wille.

W miarę oddalania się od miasta światła stawały się coraz rzadsze, wkońcu bulwar przeszedł w zwykłą drogę — i zaległy nas ciemności. Oświetlając sobie drogę bocznym reflektorem, zjechaliśmy ku morzu i ustawiwszy wóz na kamykach nadbrzeżnych, pośród fantastycznie ugrupowanych, olbrzymich skal, rozrzuconych aż het, w ocean, przystąpiliśmy do kontynuowania tak niefortunnie przerwanych przygotowań noclegowych.

Noc była nie do opisania piękna. Różnokolorowe światełka dalekiego Biarritz, skaczące po lekko zmarszczonej gładzi morza zdawały się być nutami melodji, dobiegającej nas z miasta tak cicho, że chwilami wydawała się być tylko dzwonieniem w uszach. Opodal, szemrał Atlantyk, wyjątkowo tego dnia spokojny.

* * *

Rozespałem się już na dobre, gdy nagle obudził mnie cichy jęk:

— Bronek! Woda . . .

— Jest w termosie pod siedzeniem — mruknąłem zły.

— Nie z termosu, z morza . . . — odpowiedział płaczliwy głos.

Sięgnąłem czemprędzej ręką w stronę mego przyjaciela, by sprawdzić temperaturę jego czoła, on jednak łagodnym i wyrozumiałym ruchem ujął moje ramię i skierował je ku podłodze. Istotnie, było tam mokro . . .

Zapaliłem reflektory. Smuga światła ślizgnęła się po powierzchni oceanu, ginąc w bezkresie jego dali, wóz bowiem ustawiony był chłodnicą ku Ameryce. Włosy stanęły mi dęba na głowie. Miałem nawet charakterystyczne uczucie, że osiwiałem w tym momencie. (Po zapaleniu światła w limuzynie i spojrzeniu w lusterko, okazało się to nieprawdą.)

Na pierwszy rzut oka sytuacja przedstawiała się istotnie krytycznie. A nuż ocean, zmiótłszy nas z plaży, niesie na swym grzbiecie ku posągowi Wolności?

W rzeczywistości tak groźnie nie było. Wody było zaledwie na kilkanaście centymetrów — wskutek przypływu morza. „Obóz“ nasz urządziliśmy bowiem w małej, dość nisko położonej kotlince między skałami, tak, że morze w czasie przypływu wtargnęło tam, zamieniając kotlinkę w płytki basen. W rezultacie mieliśmy przemoczone kufry i bagaże.

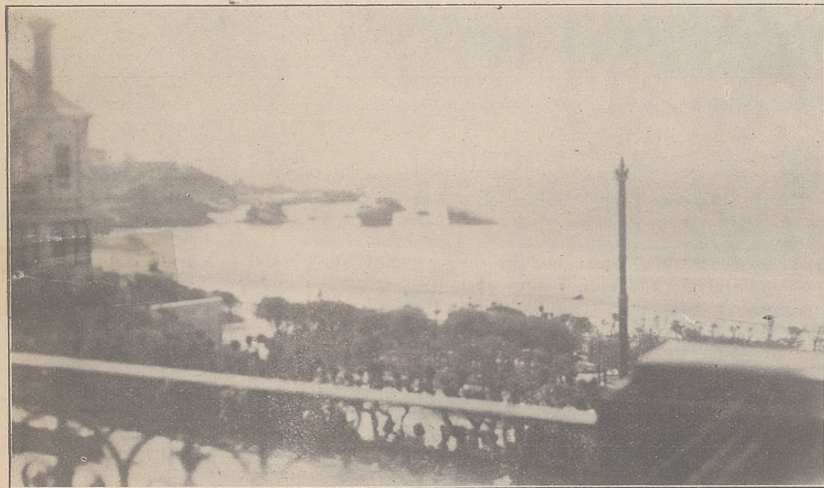
* * *

Skoro słońce wstało nad krajem Basków, przystąpiliśmy do osuszania zawartości naszych waliz, sami zaś wzięliśmy ranną kąpiel w oceanie. W godzinę później z rozwiniętym proporczykiem wjechaliśmy z powrotem do Biarritz.



Tuż za Marsylją droga biegnie nad brzegiem morza.

Jadąc piękną, wykarminowaną porannem słońcem aleją, widzimy nagle przed nami wóz, z tabliczką PL i znakiem rejestracyjnym W.



Biarritz — stolica międzynarodowego snobizmu! Widok na morze z tarasu hotelu Excelsior.

Dodajemy gazu i za chwilę zatrzymujemy się obok pięknego roadsteru Chrysler. Jedyną pasażerką okazała się znana polska artystka filmowa p. Sk., która zupełnie sama przyjechała z Warszawy. Mile zdziwiona spotkaniem z naszą ekspedycją, oświadcza nam, że obecnie czuje się zmęczona i nie ma już odwagi wracać sama do kraju. Wyraziła chęć zabrania kogoś wyjątkowo sympatycznego ze sobą, do zmiany przy sterze i do towarzystwa. W końcu zwróciła się z tą propozycją wprost do mnie.

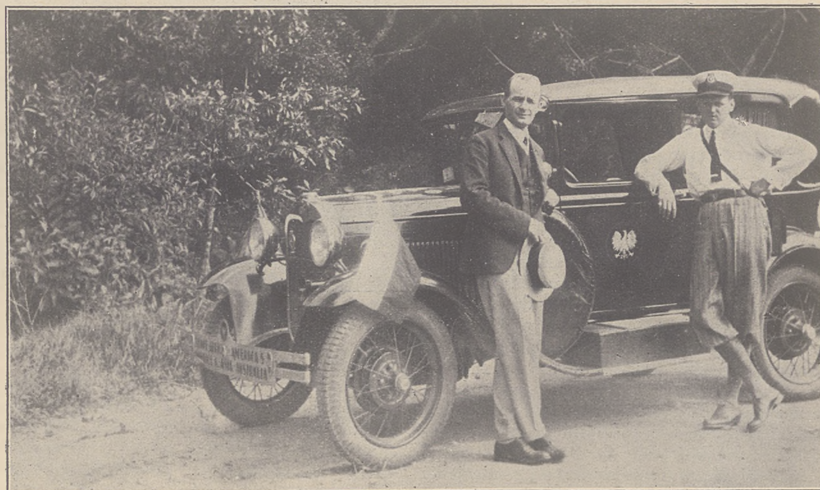
Nęcąca wszechstronnością perspektywy propozycja pięknej pani Sk. zachwyciła mnie i byłbym już rzucił swoją ekspedycję i poszedł za Pokusą, wcieloną w tak piękne kształty, gdyby nie moi towarzysze, którzy zagrozili mi poprostu . . . zlynchowaniem.

Krótko po południu opuściliśmy Biarritz, zaś po godzinie wolnej jazdy zawitaliśmy w St. Jean de Luz. Jedyną ciekawostką tego konwencjonalnie wytwornego kąpieliska jest hypernowoczesny hotel „Atlantic“, zbudowany w kształcie okrętu.

Poza tem ani St. Jean de Luz, ani sąsiedni St. Jean Pied de Port nie przedstawia nic osobliwego, prócz pięknego wybrzeża, które zresztą znacznie okazalej prezentuje się poza obrębem tych miejscowości, na wolnej przestrzeni. Tam dopiero odczuwa się prawdziwą rozkosz obcowania z przyrodą.

Jeszcze tego samego dnia wieczorem wystartowaliśmy w kierunku granicy hiszpańskiej, na dalszy podbój kilometrów.

Bronisław Podczaski.

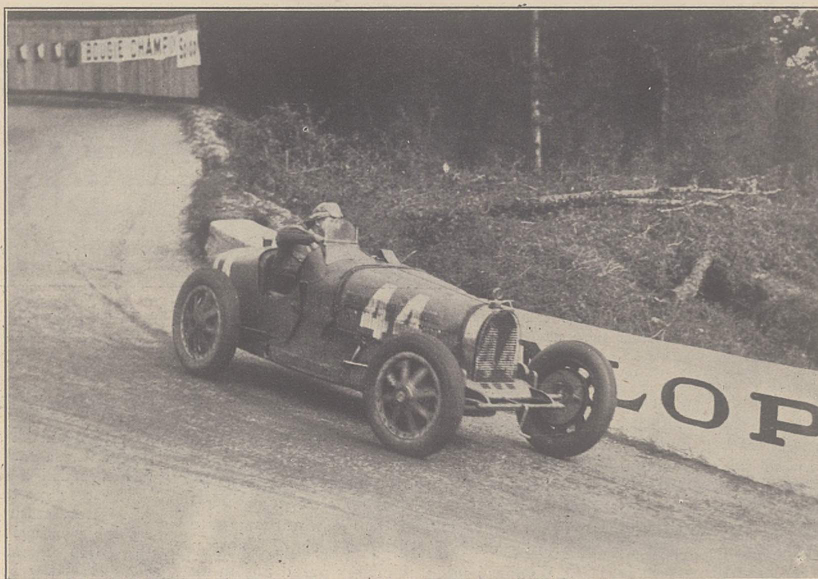


Hr. Łubieński — przypadkowo spotkany Polak na drodze do Biarritz, w rozmowie z autorem.

GRAND PRIX FRANCJI

Start maszyn do 24 wyścigu o „Wielką Nagrodę“ Francji.

Pau, we wrześniu. (Koresp. własna). Ubiegła niedziela stała pod znakiem największej imprezy samochodowej we Francji. Odbył się bowiem na szosie okrężnej koło Pau wyścig o „Wielką Nagrodę“, wyścig, który rok rocznie ściąga w tę stronę tysiące sympatyków i zwolenników tak szlachetnego sportu, jakim jest automobilizm. Do ostatniej chwili liczono się z niepowodzeniem tej imprezy, gdyż liczni uczestnicy wycofali swe zgłoszenia i odnowili je dopiero po ukazaniu się nowego regulaminu. Największe zainteresowanie wzbudziło zgłoszenie trzech ponoć nieznanych asów, którzy mieli wystartować na Bugattich. Podejrzewano, że pod temi pseudonimami kryją się nazwiska kierowców Divy, Chirona i Bouriata. I słusznie, bowiem na kilka dni przed wyścigiem nazwiska te zostały zgłoszone, ale trzymane w tajemnicy; to wszystko przemawiało za ewentualnem zwycięstwem jednego z trzech asów firmy z Molsheim. W przeddzień wyścigu spotkał wszystkich sympatyków tych trzech asów wielki zawód, gdyż wszyscy oni wycofali swój udział.



Zwycięzca wyścigu o „Wielką Nagrodę“ Francji Etancelin na Bugattim bierze wiraż.

O godzinie 14 stanęło na starcie zamiast 35 zgłoszonych kierowców tylko 25. M. in. znaleźli się:

Czaykowski, Lehoux, Bouriat, Wimille, Grimaldi. de Maleplane, Zanelli, Bondelli, de l'Espée, Sabipa, Daniel, Etancelin, Delaroche, Gaupillat, Williams, Lumachi, Fourny (wszyscy na Bugatti), Casali (La Perle), Birkin (Bentley), Sénéchal (Delage), Montier, ojciec i syn (Ford), Stoffel i Ferrand (Peugeot), Laly (Ariés). Wycofanie się trzech kierowców firmy Bugatti było tylko częściowe, gdyż wystartował Bouriat Olbrzymie rzesze ożywiły trybunę oraz całą trasę wyścigową. Słońce, deszcz i dość silny wiatr naprzemian. wszystko to urozmaicało największe wydarzenie sportowe Francji. Krótko po drugiej starter opuszcza chorągiewkę i 25 smoków rusza do walki o palmę zwycięstwa; echo warkotu silników odbija się o trybuny, a gęste kłęby dymu powoli giną w przestworzach. Z obłoków dymu wynurza się maszyna Senechala, faworyta publiczności, która mimo najlepszej chęci ze strony kierowcy nie chce zapalić. A zdala słychał warkot maszyn, które zbliżają się do miejsca startu, kończąc pierwsze okrążenie. Prowadzi Bouriat, na pięty depce mu Williams. Z szybkością zawrotną 142 klm. mkną maszyny przed trybunami i giną w następnym wirażu.

Na drugiem okrążeniu Williams wybija się na czoło, mając tuż za sobą Zanelliego i Bouriata. Za nimi trzyma się cała sfora takich kierowców jak Etancelin, Czaykowski, Sabipa, Birkin i Lumacchi. Za chwilę mała niespodzianka, jak zresztą na każdych wyścigach. Głośniki ogłaszają, że wycofał się Lehoux i Fourny. W trzeciem okrążeniu następują liczne przesunięcia, lecz nie wśród asów, a tych, którzy pozostali w środku i ztylu.

Nagle odstoppowuje Williams niewiadomo z jakiej przyczyny. Wśród publiczności widać wyraźny niepokój. I nic dziwnego, bowiem wszyscy liczyli się z jego zwycięstwem. Zatrzymaniem maszyny traci on trzecie i czwarte miejsce. Zwycięstwo uśmiecha się Birkinowi i Zanelliemu. Kilka sekund później stopuje również i Bouriat, którego zastępuje Chiron — mistrz nad mistrze i który

powoli wybija się na czoło swych groźnych konkurentów. W międzyczasie załatwił się z maszyną Williams, dosiada jej, usilnie stara się dogonić utracony czas. Niestety fatum prześladuje go nadal, musi się zatrzymać, by zamienić przednie koło i traci na tem minutę i 20 sekud. Dziki pościg tymczasem odbywa się dalej. Jako pierwszy prowadzi przez kilka okrążeń Chiron, drugim jest Etancelin, dalej pędzą w szalonem tempie Birkin, Zanelli oraz Sénéchal, który zdołał się uporać ze swym stalowym rumakiem i podjął na nowo wyścig.

Wybitną zmianę w tej zaciętej walce przyniosło dopiero dwunaste okrążenie. Chiron z niewiadomej przyczyny zatrzymuje się przy boksach, Etancelin wybija się na czoło, Williams znowu musi się zatrzymać. Chiron — po usunięciu niedomagania swej maszyny — wyrabia sobie techniką czwarte miejsce, nie może jednak minąć rutynowanego kierowcę, jakim jest Birkin. Nie mając sposobności wyrobić się na czołowe miejsce zatrzymuje się Chiron przy boksach, wysiada z wozu, ściska prawicę Bouriata i ten dosiada znowu swego Bugattiego. Wskutek licznych zatrzymań traci Williams dużo na czasie i zajmuje jedno z ostatnich miejsc. Do zwycięzcy dwu ubiegłych lat przemawia ambicja, pracuje z podwójną energją, by wyrównać stratę, co mu się rzeczywiście udaje. Bije rekord okrążenia z średnią szybkością 155 klm. na godz. Po tem zwycięstwie stopuje ponownie z powodu defektu gum. Strata czasu przy wymianie jest tak wielka, że decyduje się wreszcie wycofać z wyścigu. A Etancelin jak prowadził tak prowadzi! Birkin dogania Zanelliego i wyprzedza go. Położenie na czele nie ulega już zmianie. Etancelin prowadzi w ślicznym stylu; dziesięciu kierowców odpada, a 15 tylko mija taśmę na mecie. Wśród nieustannych owacyj i niemilknących oklasków wynoszą z wozu bohatera dnia Etancelina. Wyniki, osiągnięte przez pierwszych dziesięciu kierowców są następujące:

1) Etancelin (Bugatti) 2:43:18,4 z średnią szybkością 145,2 klm. na godz.; 2) Birkin (Bentley) 2:46:44,6 (142,449 klm. na godz.); 3) Zanelli (Bugatti) 2:46:53,8; 4) Czaykowski (Bugatti) 2:51:27,0; 5) l'Espee (Bugatti) 2:57:28.8; 6) Sénéchal (Delage) 2:58:28,6; 7) Maleplane (Bugatti); 8) Stoffel i 9) Ferrand (Peugeot) oraz 10) Laly (Ariés).

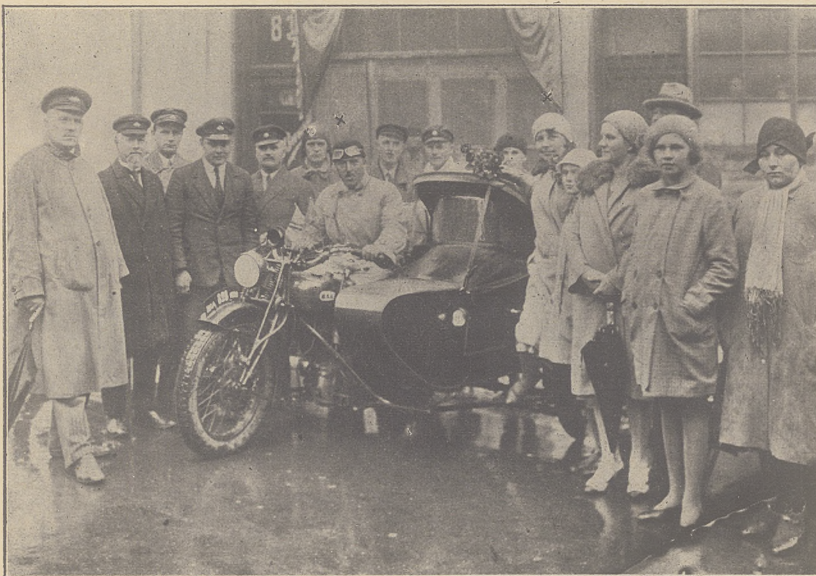
Inż. A. Dziedziul, Chełmno.

Jak popieramy turystykę

Na zebraniach, w gazetach, odezwach itd. pełno haseł i apelu do popierania w kraju turystyki i ściągania do nas zagranicznych gości. Ale oto wypadek z życia, który sam za siebie mówi.

Szwagier mój, dr. Menotti Corsini, wybrał się z Rygi, gdzie bawił z siostrą moją w interesach, do Afryki półn. na większym motocyklu z przyczepką. Uroczyście żegnany aż do granicy Litwy Kow. przez Automobilklub Latwji, przejechał bez przygód Łotwę, Litwę i Prusy Wschodnie. Gdy jednak znalazł się o godzinie 19.30 w Gardeji, sąsiedzi nasi, mimo zamknięcia posterunków motocykl przepuścili, nie wpuścili go jednak nasi, aczkolwiek siostra moja legitymowała się moją osobą, znaną w Gardeji. Nic nie pomogło, przyszło się nocować w Gardeji niemieckiej.

Po dwutygodniowym pobycie u nas wyruszyli dnia 26. 8. w dalszą drogę via Berlin, Paryż, Madryt i Gibraltar. A dalej cytuję dosłownie list siostry mojej z Paryża.



Znany poeta i powieściopisarz włoski dr. Menotti Corsini, który w przejeździe z Rygi do Tangeru (Afryka półn.) bawił z żoną swoją, siostrą p. inż. Dziedziula, w Chełmnie. Na rycinie odjazd z Rygi w obecności członków Automobilklubu Łotwy.

„Ale zato wspomnienia z Polski!! Napewno nie prędko wrócimy do niej. Droga do granicy (przez Bydgoszcz, Miasteczko) był okropną, ogromne dziury, w których złamaliśmy całą sztalugę, na której przymocowane były walizy. Byliśmy zmuszeni w Nakle naprawiać w fabryce maszyn rolniczych. Pojechaliśmy dalej i znów złamaliśmy kilka śrub. Było to niedaleko kolei, walizy więc nadaliśmy do Berlina. Dopiero w Berlinie naprawili nam dobrze motocykl i teraz jedziemy dalej, jak warjaci, po cudnych niemieckich i francuskich szosach. Ale to wszystko było głupstwem.

„Teraz najpiękniejsze nasze przeżycie!! Z powodu złamania sztalugi przyjechaliśmy do granicy o godzinie 19,10 (punktualnie). Spotykamy policjanta, który nam bardzo grzecznie mówi, że o 7 wieczorem zamykają granicę, ale on jest gotów dać stempel, o ile pojedziemy do urzędnika celnego i ten zrobi to samo.

„Jedziemy około 3 km i podjeżdżamy do granicy, gdzie przed komorą stoi sam „pan" urzędnik, zamykając drzwi. Wychodzimy, prosimy, błagamy, tłumaczymy swe spóźnienie, ja po polsku, mąż po francusku i niemiecku. Nic! Mówi: „*godziny urzędowe są skończone*. Zresztą policja, — powiada, — nie przepuści." Policjant, który specjalnie z nami wrócił, oświadcza, że nas natychmiast przepuści. Nic. Pan urzędnik trzaska drzwiami przed naszym nosem i znika. Wracamy te 3 klm. Wioska. Jedyna oberża zajęta. Zrobiło się ciemno. „Niech państwo jadą do Miasteczka", radzi nam zgnębiony razem z nami policjant. Jedziemy więc tam 12 km po okropnym bruku w nocy. Nocujemy. Rano oświadczają nam, że granicę otwierają tylko o 9 rano. Tableau!

„Wyobraź sobie, mieliśmy przed nosem duże miasto Piłę i nie puszczono nas tam. Musieliśmy w nocy około 30 km błądzić, niewygodnie spać i dopiero o 9 rano przedostać się przez granicę. Ja aż beczałam ze złości! Rano nagadaliśmy temu „panu" urzędnikowi pięknych rzeczy, a mąż oświadczył, że jako Włoch żałuje, że to Polska, a nie Niemcy, t. j. Wschód, a nie Zachód.

„Przejechaliśmy teraz 7 państw europejskich i nigdzie niema tego zwyczaju, by o 7 wieczór zamykać na całą noc do 9 rano granicę. To poprostu blamaż dla Polski. I jeszcze ten chamski urzędnik! Nam, jako włoskim obywatelom, wszędzie okazują wyjątkową grzeczność, a nawet serdeczność, a w Polsce, ze mną, jako Polką, takie postępowanie. Wstydziłam się za Polskę przed mężem. Tak się wyrabia prestiż i opinję o Polsce. Wściekłość męża nie miała granic, i naturalnie każdemu opowiada teraz o przeżyciach w Azji (Polsce). Tego urzędnika trzeba by było na zbity łeb wylać z posady, niech idzie świnie paść lepiej, a nie kompromitować swój kraj."

Tyle list. Słaba to propaganda turystyczna, prawda? Czy te stosuneczki kiedy ustaną u nas i czy nastaną u nas kiedyś zwyczaje europejskie? Wszelkiego rodzaju konwencje międzynarodowe podpisujemy, lecz „urzędujemy" wciąż sposobem azjatyckim. Czy też p. prezes Dyrekcji Ceł usłucha rady mojej siostry co do swego podwładnego? Byłoby to pożądane jako nauka dla reszty dygnitarzy celnych. A przecież wypadek opisany nie jest odosobniony. Można by ich naliczyć dziesiątki!

Pułapki śmierci na szosach

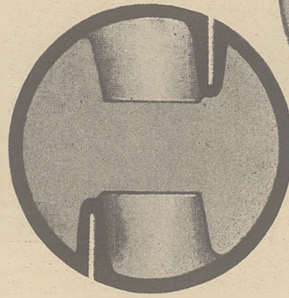
W tych dniach szosą Piotrków — Łódź jechało prywatne auto. Było już zupełnie ciemno. Samochód pędził z szybkością 60 klm na godzinę. Nagle szofer spostrzegł barjerę, zagradzającą drogę. Niestety czasu już było mało, by auto zatrzymać lub wyminąć przeszkodę. Szofer nie zdążył zahamować samochodu, a pragnąc uniknąć katastrofy skręcił w bok. Auto wpadło w rów i wywróciło się. Na szczęście obyło się bez wypadku w ludziach.

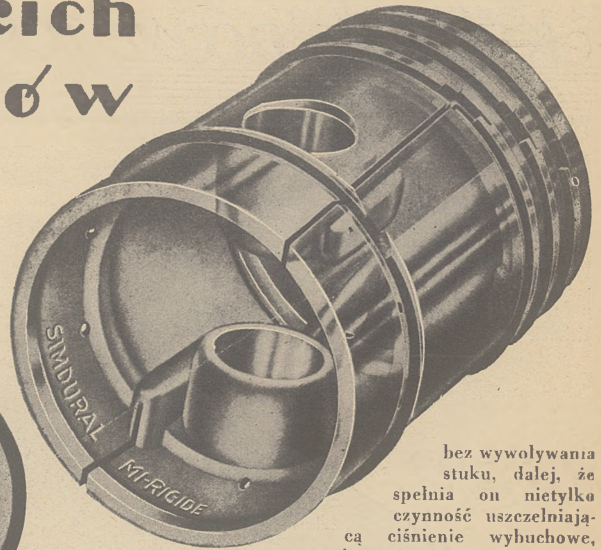
Co było istotną przyczyną katastrofy? Brak sygnału ostrzegawczego na zagradzającej drogę barjerze. Gdyby na barjerze zainstalowano lampę czerwoną, szofer w porę byłby powiadomiony o przeszkodzie i uniknąłby nieszczęścia. Tego rodzaju pułapki śmierci na drogach muszą być skasowane, bo mogą spowodować tragiczne następstwa.

TŁOKI z lekkich stopów

Od chwili, kiedy ukazały się pierwsze prototypy wszystkich dzisiejszych samochodów, konstruktorzy silników dążyli do tego, by z silnika samochodowego wydobyć maksimum wydajności, przyśpieszenia oraz wznośności. Celu swego zawsze dopięli, stosując w technice coraz to nowsze środki, które umożliwiły podwyższenie kompresji oraz liczby obrotów. W obu wypadkach decydującym czynnikiem była konstrukcja tłoka oraz własności materjału, z którego został wykonany.

Z pośród wszystkich dzisiaj stosowanych konstrukcyj tłoków omówimy tym razem — odkładając na przyszłość pozostałe — tłoki z lekkich stopów „Simdural". Wiadomo wszystkim, że tłok pracuje pod bardzo wysokiem ciśnieniem, dochodzącem do 35 kg/cm², oraz w temperaturze do 1 400° C. Impulsy siły i ciepła następują po sobie nadzwyczaj szybko. Wynika z tego, że tłokom, a raczej materjałowi, z którego zostały one wykonane, stawia się wysokie wymagania. Do tego dochodzi jeszcze to, że tłok powinien przenosić siłę na korbowód bez wywoływania stuku, dalej, że spełnia on nietylko czynność uszczelniającą ciśnienie wybuchowe, lecz również posuwającą się po gładzi cylindra. Te dwie czynności są u maszyny parowej, a częściowo u silników Diesla oddzielone i dlatego też łatwe do spełnienia.





Tłok silnika czterotaktowego zmienia podczas jednego taktu pracy sześć razy swe położenie względem ściany cylindra, przechodząc z jednej strony na drugą. Ta zmiana położenia dzieje się częściowo pod wpływem dość znacznych ciśnień bocznych. Dlatego też od idealnego co do konstrukcji i materjału tłoka wymaga się, by właśnie w okresie zmian swego położenia w czasie pracy, nie wydawał żadnych stuków.

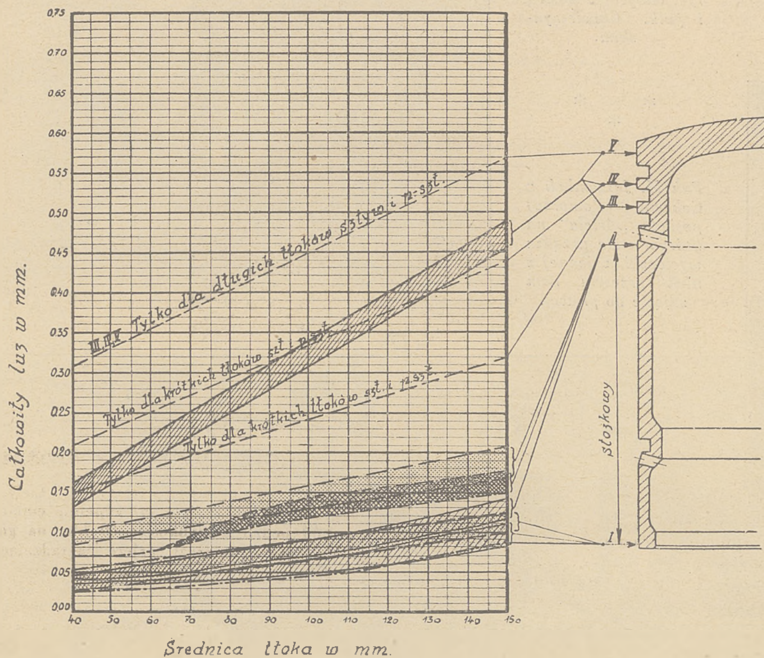
Aby tłok wszystkie te zadania spełniał należycie, powinien on wykazywać:

1) znikomy ciężar,

2) dobry posuw, t. j. dobre uszczelnienie oraz mały współczynnik rozszerzalności ciepła i 3) dobre przewodnictwo ciepła.

Łącznie z tem wyloniły się dwa typy tłoków, jeden wykonany z dwu surowców o odmiennych własnościach i spółczynnikach rozszerzalności, drugi wykonany jednolicie z lekkiego stopu. Przedstawicielem pierwszego typu jest amerykański tłok „Nelson-Bohnalite", zaś drugiego półsztywny „Simdural" ze stopu glinowo-krzemowego z dość znaczną domieszką miedzi i niklu. Tłok Simdural złożył wiele dowodów swej wysokiej wartości i w stosunkowo krótkim czasie znalazł szerokie zastosowanie. Tłok ten mimo minimalnego luzu i dość znacznego spółczynnika rozszerzania stopu glinowego wyklucza stukanie w stanie zimnym, ogranicza zużycie oleju, a z drugiej strony wyklucza jakiekolwiek zatarcie, które — jak wiadomo — następuje przy zamałym luzie. Również zwrócono baczną uwagę na jak największe i najszybsze odprowadzanie ciepła, nagromadzonego w denku tłoka, przez płaszcz na ściany cylindra, a dalej przez odpowiednią konstrukcję wyeliminowano szkodliwy wpływ wad stopów glinowych.

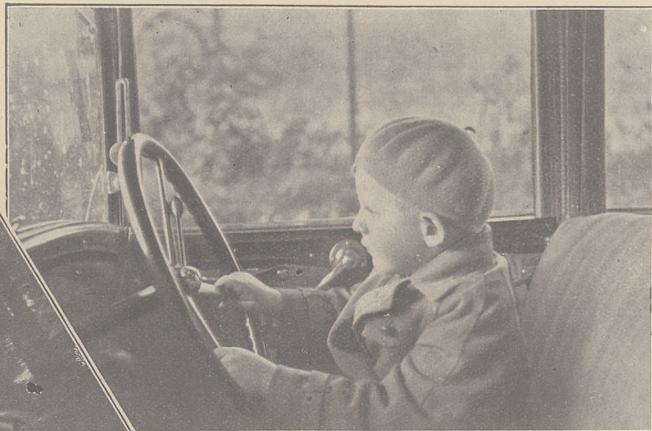
Płaszcz półsztywnego tłoka Simdural posiada dwie długie naprzeciwległe zakładki pionowe, które dotykają obsady sworznia. Zakładki te łączą się z poziomemi nacięciami, które znajdują się w górnej części płaszcza. Dzięki tym zakładkom, którę pociągnęły za sobą nagromadzenie materjału, a dalej nacięciom poziomym, płaszcz posiada wielką elastyczność. Normalna rozszerzalność płaszcza znajduje poniekąd ujście w elastycznych zakładkach, które poddając się pochłaniają ją, a dalej wskutek symetryczności budowy, płaszcz nie zatraca kształtu i stale jest cylindryczny



(Dokończenie na stronie 13-tej.)

Kącik naszych CZYTELNIKÓW

Drodzy Czytelnicy! Codziennie otrzymujemy po kilka fotografij ze wszystkich stron Polski, które zamieszczać będziemy w miarę wolnego miejsca. Prosimy Was zatem o nadsyłanie nam fotografij z wycieczek, pobytu na letniskach itp.



6-cio letni Zygmuś Prausmueller jest zapalonym automobilistą i oddawna już rwie się do prowadzenia. Przy sterze „Lancii“ czuje on się znakomicie.



Pani Śliwińska znana na gruncie A. W. sportsmenka wsławiona licznemi rajdami i wyścigami zasyła nam pozdrowienia z wycieczki na Pomorze, odbytej z siostrą i pułk. Chocieszyńskim.

* * *



Pan M. Jarzombek z Cekcyna (Pomorze) posiada „Ariela“ na którym stale urządza wycieczki. z jednej z nich przesyła nam zdjęcie po prawej.



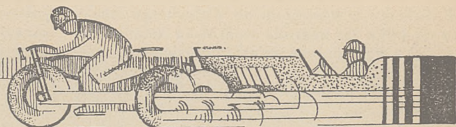
Grono sympatyków naszego tygodnika pozdrawia wszystkich Czytelników z wycieczki odbytej Buick'iem p. Turkiewicza.

* * *



P. Ildefons Matuszkiewicz, bawiący obecnie w Zakopanem przesyła nam sąsiednie zdjęcie. Widzimy go tam przy sterze swej „Lancii“.

Ze sportu



Rajd pań A. P. — Wyścigi motocyklowe w Bydgoszczy. — Wyścigi na Zirlerbergu. — Wielka Nagroda San Sebastian. — Henne odzvskuje swój rekord światowy.

W ub. sobotę rozpoczął się rajd automobilowy pań, zorganizowany przez A. P. na trasie Warszawa — Białystok — Wilno — Warszawa. Ogólna długość trasy wynosiła 1155 klm., zaś poszczególnych etapów 434, 261 i 460 klm. Do rajdu zgłosiło się 9 uczestniczek, a mianowicie p. Koźmianowa na ADR, p. Stalowska na Praga-Alfa, pp. Śliwińska, Toepferowa i Skarbek-Tłuchowska na Praga-Piccolo, pp. Podhorodeńska, Baczewska i hr. Romerowa na Citroenach oraz p. Zajączkowska na Tatrze. Z wymienionych uczestniczek ukończyło rajd 6. Na drugim etapie pod Landwarowem, 8 klm od Wilna, odbył się wyścig płaski ze startem lotnym i z miejsca na dystansie 2 klm. W kategorji sportowej zwyciężyła p. Koźmianowa, w kategorji turystycznej pierwsze miejsce zajęła p. Stalowska, drugie p. Śliwińska. Na wyścigu byli obecni minister pracy i opieki społecznej oraz wojewoda wileński. Rajd ukończony został w poniedziałek po południu. Na pierwszym etapie prowadziła p. Stalowska, druga p. Śliwińska, obie na Pragach, na drugim p. Śliwińska o na trzecim p. Stalowska. Z zespołu Prag wszystkie maszyny, ukończyły rajdu bez punktów karnych, z Citroenów jedna, no i ADR. p. Koźmianowej.

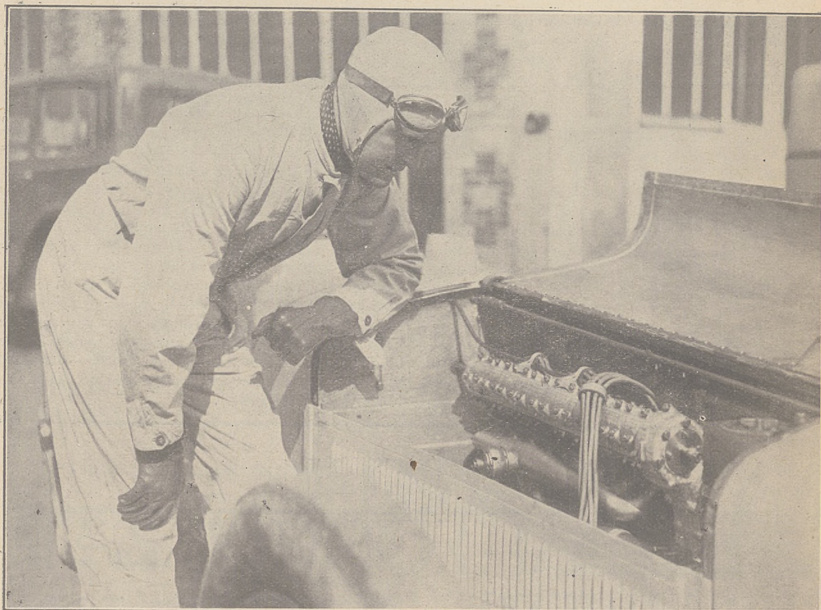
W ogólnej klasyfikacji pierwszą nagrodę zdobyła p. Koźmianowa, drugą p. Śliwińska z Poznania, trzecią p. Stalowska.

* * *

Nieznaną dotychczas pod względem rozmachu imprezę motocyklową w Bydgoszczy urządza tamtejszy Klub motocyklowy (K. M. B.) w dniu 5. 10. b. r. na stadjonie miejskim.

Naskutek ogromnego powodzenia powszechnie znanego króla „dirt track'u" p. Budy z Bydgoszczy, zgłosili swój udział najlepsi jeźdźcy Poznania, Grudziądza, Torunia, by walczyć o mistrzostwo Pomorza i Poznańskiego, które w tym dniu będzie rozegrane.

Pomiędzy zgłoszonymi jeźdźcami, którzy na torze bydgoskim nie brali udziału znajdują się nazwiska pp. Czerniaka, Śledzińskiego, Mazurkiewicza i Nagengasta z Poznania; pp. Drygasa i Roehra z Gdańska.



Wielki kierowca francuski Chiron zainteresował się ostatniemi czasy marką Delage. Powyżej widzimy „mistrza steru" przy swej nowej ośmiocylindrowej „Delage", na której zamierza startować w roku przyszłym w Indianapolis.

Zapewniony jest udział znanych wyścigowców pp. Alvenslebena i Ziółkowskiego. Pierwszy powraca z wyścigów międzynarodowych w Berlinie (Avus).

Z listy tej należy wnioskować, że walka będzie nader interesująca, tem więcej, że jest to ostatnia w tym roku impreza motocyklowa w Bydgoszczy, z której wyjadą mistrzowie Poznańskiego i Pomorskiego.

To też w dniu tym jeźdźcy będą mieli sposobność wykazać się doskonałością swej jazdy i techniką nabytą przez doświadczenie i treningi, które odbywają się już w całej pełni.

Dotychczasowe wyścigi na stadjonie miejskim w Bydgoszczy wywierały niepospolite wrażenie na szerszych masach społeczeństwa. Należy zatem przypuszczać, że ostatnie w tym roku wyścigi zaciekawią miłośników sportu motocyklowego, tembardziej, że wezmą w nich udział podobno i panie.

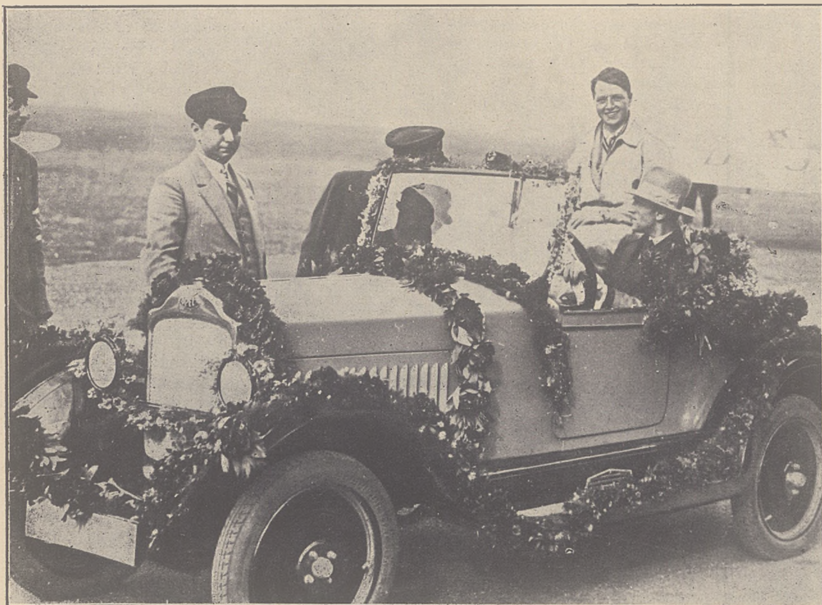
Jest to pierwsze zgłoszenie pań do wyścigów motocyklowych w Polsce.

Poza tem należy przypuszczać, że zainteresowane kluby zjadą się gremjalnie do Bydgoszczy.

* * *

Dnia 5 października odbędą się na Zirlerbergu koło Innsbrucka VIII międzynarodowe wyścigi górskie, decydujące o mistrzostwie górskiem Austrji na rok bieżący. Organizacją wyścigów zajmuje się Automobilklub Tyrolski, który zapowiada, że impreza ta w roku bieżącym wypadnie niezwykle okazale i stanie się wydarzeniem sportowem. Trasa, której długość wynosi 5 klm, wykazuje przeciętne wzniesienie 10 proc. Ta stromość toru zostanie spotęgowana jeszcze przez gwałtowne wzniesienie 22 proc. na krótkim odcinku. Poważne te wzniesienia stawiają przed startującymi kierownicami bardzo trudne zadanie. Zawody odbędą się w kategorji sportowej i wyścigowej jako międzynarodowe, zaś w turystycznej jako zamknięte.

Wyznaczono cały szereg bardzo wartościowych nagród, między innemi za najlepszy czas dnia 1000 szylingów, za najlepszy czas wszystkich samochodów 1000 szyl., za ustanowienie nowego rekordu Zirlerberg 1 000 szyl., a poza tem specjalne nagrody honorowe. Dla poszczególnych kategoryj wyznaczono nagrody w postaci złotych, srebrnych i bronzowych plakiet. oraz specjalnych premij pieniężnych.



Na lotnisku w Bonn — Hamgelar odbyły się pierwsze zawody kobiece o mistrzostwo w akrobacji powietrznej, w których zwycięstwo odniosła panna Lisel Bach. Na zdjęciu widzimy ją w swym nowym samochodzie.

W związku z wyścigiem na Zirlerbergu istnieje już od kilku lat nagroda wędrowna imienia Edi Linsera, ku uczczeniu pamięci tego sławnego kierowcy, który zginął przy pierwszym wyścigu na Zirlerbergu. W posiadaniu tej nagrody jest w tej chwili Stuck.

Dotychczasowy rekord Zirlerbergu należy również do mistrza z pod znaku ADR, wynosi on 3.26,6. Średnia szybkość 87 klm. na godz. i jest ze względu na silne wzniesienia tak znaczną, że nie prędko chyba uda się komu ją pobić.

* * *

Wyścigi o Wielk ą Nagrodę San Sebastian, zaniechane w przeszłym roku odbędą się znowu w roku bieżącym, na skutek interwencji ze strony hiszpańskiej rodziny panującej. Odbędą się one 5 października na słynnem Circuit de San Sebastian. Długość trasy wynosi 17 klm. 315 mtr. razy 40 okrążeń, tak że samochody przebyć muszą przestrzeń 692,600 klm. Regulamin przewiduje następujące nagrody: Wielką Nagrodę Króla Hiszpanji oraz 15.000 pesetów dla zwycięzcy; 6 000 pesetów dla drugiego; 4 000 dla trzeciego i 2 000 dla czwartego. Dla zwycięzców w poszczególnych kategorjach wyznaczono nagrody po 500 pesetów. Z zawodników startować będzie osobiście Juan Montojo, prezes Królewskiego Automobilklubu Hiszpanji.

* * *

W sporcie motocyklowym wydarzył się ostatnio ewenement wręcz nieprawdopodobny: Henne odzyskał światowy rekord motocyklowy. Próby odbyły się na doskonałej asfaltowej szosie w Ingolstadt pod Monachjum, gdzie przy aplauzie i entuzjaźmie wielotysięcznych tłumów młody Bawarczyk Ernest Henne pobił niedawno ustalony rekord światowy Anglika Wrighta. Niemiecki mistrz do prób tych użył dwóch nowych maszyn o pojemności 500 ccm. i 750 ccm., oczywiście marki BMW. Stwierdzić należy, że nowe specjalnie do tego wyścigu skonstruowane maszyny były znacznie wydajniejsze i lepiej trzymały się drogi, niż te, na których Henne jechał w zeszłym roku. Dalszą zaletą było, że znakomity mistrz miał tym razem do dyspozycji dwie oddzielne maszyny do obu kategoryj, podczas gdy w roku ubiegłym trzeba było przemontowywać silniki.

Entuzjazmu zgromadzonych tłumów publiczności nieda się poprostu opisać. Po ogłoszeniu wyników, które nastąpiło zapomocą gigautofonów, impreza sportowa zamieniła się w nacjonalistyczną manifestację wszechniemiecką. Szczegółowe wyniki przedstawiają się następująco:

Kategorja 750 do 1000 ccm ze startem z rozbiegu, 1 jazda 16.00 sekund, jazda powrotna 16,20 sek., średnia 16,25 sek. czyli 221,539 klm. na godzinę. (Dotychczasowy rekord Wrighta wynosił 220,99 klm .na godz.) Mila z rozbiegiem: 1 jazda 26,24 sek., jazda powrotna 26.38 sek., średnia 26,31 — 219,618 klm. na godz. (Dotychczasowy rekord Wrighta: 218,62 klm. na godz.)

Kategorja 500 ccm z rozbiegiem na przestrzeni kilometra: 17.84 i 17,54, średnia 17,69 czyli 203,504 klm. na godz. (Dotychczasowy własny rekord Hennego 196,72 klm. na godz.), mila z rozbiegiem: 28,30 i 29,57, średnia 28,93 — 200,200 klm. na godz. (Dotychczasowy rekord Denleya: 190,894 klm. na godz.).

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Wypadek samochodowy). Na ulicy Marcelińskiej wjechała do rowu dorożka samochodowa, własność Piotra Ryby, zamieszkałego przy ul. Szamarzewskiego 18. Samochód zarył się głęboko w ziemię, wskutek czego do wydobycia wozu musiano zawezwać straż pożarną.

POZNAŃ. (Wypadek autobusowy.) W ub. sobotę, krótko po godzinie ósmej zderzył się zdążający z Gostynia do Poznania autobus marki Komnick nr. rej. 44 965, z wozem, który wjeżdżał do fabryki „Technochem" w Zegrzu. Skutki zderzenia były fatalne, bowiem wóz został rozbity, autobus poważnie uszkodzony a sześciu pasażerów odniosło dość poważne okaleczenia.



Autobus marki Komnick, który jak już donosiliśmy na innem miejscu, uległ katastrofie naskutek zderzenia z platformą ciężarową w Żegrzu pod Poznaniem.

KATOWICE. (Katastrofa samochodowa). Dn. 25 ub. m. po południu samochód ciężarowy, naładowany trzodą, najechał wskutek defektu hamulca na drodze między Szopienicami i Bogucicami na zaporę kolejową. W tym samym czasie nadjeżdżał pociąg osobowy z Sosnowca do Katowic, który w ostatniej chwili zatrzymano, unikając większej katastrofy. Szofer doznał szeregu cięższych obrażeń cielesnych, samochód zaś został uszkodzony. Trzoda wyszła bez szwanku. Pociąg przybył do Katowic z 25 minutowem opóźnieniem.

BĘDZIN. (Samochód najechany przez pociąg). W poniedziałek wieczorem zdarzył się wypadek w Kazimierzu, którego ofiarą padły 4 osoby.

Samochód osobowy, jadący z Zagórza w kierunku Klimontowa, przejeżdżając przez tor kolejowy, został najechany przez pociąg towarowy, należący do kopalni Juljusz. Ofiarą wypadku padły 4 osoby, które zostały zabite. Samochód został doszczętnie zdruzgotany.

Wśród zabitych znajduje się proboszcz parafji zagórzańskiej, ks. Zamojski.

PRZEMYŚL. (Samochód rozbija się o wóz). W czwartek w godzinach wieczornych samochó dosobowy, zdążający ze Lwowa tuż pod Przemyślem wpadł na wóz chłopski. Maszyna wskutek zderzenia została dość silnie zniszczona. Z pasażerów nikt nie odniósł szwanku. Wóz natomiast został kompletnie rozbity. Winę ponosi woźnica, który jechał po nieprzepisowej stronie.

Z KRAJU

Niezwykła okazja kupna samochodu.

Poraz pierwszy w naszym kraju nadarza się poważna i niezwykła okazja kupna automobilu na dogodnych warunkach i za niską cenę. Odbędą się bowiem w Poznaniu w czasie od 12 do 19 października rb. *„Targi na używane wozy samochodowe"*, na których zgromadzona zostanie olbrzymia ilość automobili przeróżnych marek.

Targi odbędą się w hali Targowej Targów Poznańskich przy ulicy Marszałka Focha 42 .Wejście bezpłatne. Niewątpliwie więc każdy, interesujący się automobilami nie omieszka zwiedzić Targów, by przekonać się o możliwościach dokonania okazyjnej tranzakcji.

Zarząd Targów znajduje się przy ul. Zwierzynieckiej nr. 12, przy Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych.

Protest właścicieli autobusów

W swoim czasie władze starościńskie zezwoliły związkowi strzeleckiemu na wzniesienie dwóch stacyj autobusowych w Łodzi, a mianowicie: przy ul. Wólczańskiej 243 i przy ul. Łagiewnickiej 49.

W związku z tem starostwo grodzkie przed paru dniami nakazało właścicielom autobusów, utrzymujących postoje przy ul. Ogrodowej, Rzgowskiej i Łagiewnickiej zlikwidowanie dotychczasowych postojów.

Wobec powyższego Centralny Związek Właścicieli Autobusów oddział w Łodzi, zgłosił do starostwa grodzkiego podanie o zezwolenie na przebudowę stacji przy ul. Ogrodowej na centralną stację autobusową.

Starostwo grodzkie nie uwzględniło tego podania, motywując to wyznaczeniem już odpowiednich postoi i wzniesieniem tam odpowiednich budowli.

Związek Właścicieli Autobusów, uważając, iż rozstrzygnięcie starostwa nie jest właściwe, wezwał wszystkich właścicieli autobusów z obszaru województwa łódzkiego na nadzwyczajne walne zebranie, które odbyło się onegdaj w siedzibie związku przy ul. Ogrodowej.

W wyniku dyskusji przyjęto rezolucję, która w dniu wczorajszym została wręczona w urzędzie wojewódzkim.

W memorjale swym związek właścicieli autobusów województwa łódzkiego wyraża protest przeciwko ustaleniu miejsc postoju autobusów, bez porozumienia się w tej kwestji z samymi właścicielami autobusów. Związek zwraca się do urzędu wojewódzkiego o utrzymanie dotychczasowych stacyj przy ul. Łagiewnickiej, Rzgowskiej i Ogrodowej, które leżą w punktach najdogodniejszych dla pasażerów, rekrutujących się głównie z pośród drobnego kupiectwa.

Poza tem związek właścicieli autobusów wskazuje na to, że przeniesienie postojów w inne zupełnie punkty odciągnie pasażerów autobusowych.

Niezależnie od złożonego memorjału wyłoniona przez zjazd delegacja złożona z prezesa łódzkiego związku p. Zygmunta Szyndlera, sekretarza generalnego Franciszka Trustkiewicza, członka zarządu, Szczęsnego Feliksa i sekretarza, Bolesława Pawlaczyka, oświadczyła władzom wojewódzkim, że wszyscy właściciele stoją na stanowisku, iż na wypadek odrzucenia ich żądań — zmuszeni będą do całkowitego zahamowania komunikacji autobusowej.

Autobusy bez autografów

Dnia 1 września rb. miało wejść w życie rozporządzenie z dnia 17 kwietnia 1928 r. o ruchu autobusów na drogach publicznych, które m. in. nakazywało zaopatrzenie autobusów w autografy (przyrządy rejestrujące szybkość oraz w apteczki ratunkowe).

Szczęśliwemu zbiegowi okoliczności należy tylko przypisać, że wejście w życie tego rozporządzenia odroczono do 31 grudnia rb., gdyż na 1 września autografy i apteczki były przygotowane w minimalnej stosunkowo liczbie. Tak np. we wspomniane apteczki mają być zaopatrzone wszystkie autobusy w całym kraju w ilości przeszło 4 000. Tymczasem na 1 września żadna z powołanych firm apteczek tych nie przygotowała. To samo ma miejsce z autografami.

Miarodajne władze mają nadzieję, że przynajmniej do 31 grudnia zarówno apteczki, jak i autografy znajdą się na rynku w dostatecznej ilości, gdyż termin ten w żadnym wypadku przedłużony być nie może.

Ustawa autobusowa

Pomiędzy Min. Poczt i Tel., Robót Publ., Skarbu i Spraw Wewn. uzgadniany jest projekt ustawy autobusowej, mającej definitywnie uregulować ten nowy rodzaj komunikacji międzymiastowej. Bolączką tej komunikacji jest brak odpowiednich dróg i chaos eksploatacyjny. Rządowy projekt ustawy pragnie usunąć wszystkie braki. Z jednej strony ustawa przewiduje utworzenie specjalnego funduszu drogowego na budowę i doskonalenie dróg dobrych, z drugiej strony stara się na miejsce chaotycznej wzajemnej konkurencji firm autobusowych wprowadzić czynnik ładu i porządku. Do świadczeń na rzecz funduszu drogowego powołane będą przedewszystkiem same przedsiębiorstwa autobusowe. Swoboda konkurencji ma być zastąpione systemem koncesyjnym. Władza może odmówić wydania nowej koncesji na istniejących już linjach, nakazać uruchomienia nowych linij i skierować autobusy na szlaki, nieobjęte dotychczas żadną komunikacją. Pomiędzy kolejami a autobusami ma być nawiązana współpraca tak, by autobusy raczej uzupełniały komunikację kolejową a nie zabierały jej pasażerów.

Pozwolenia na prowadzenie przedsiębiorstw autobusowych

Centralny związek właścicieli autobusów przedłożył ministrowi robót publicznych memorjał, w którym wykazuje na konieczność udzielania zezwoleń na prowadzenie przedsiębiorstw autobusowych faktycznym właścicielom autobusów.

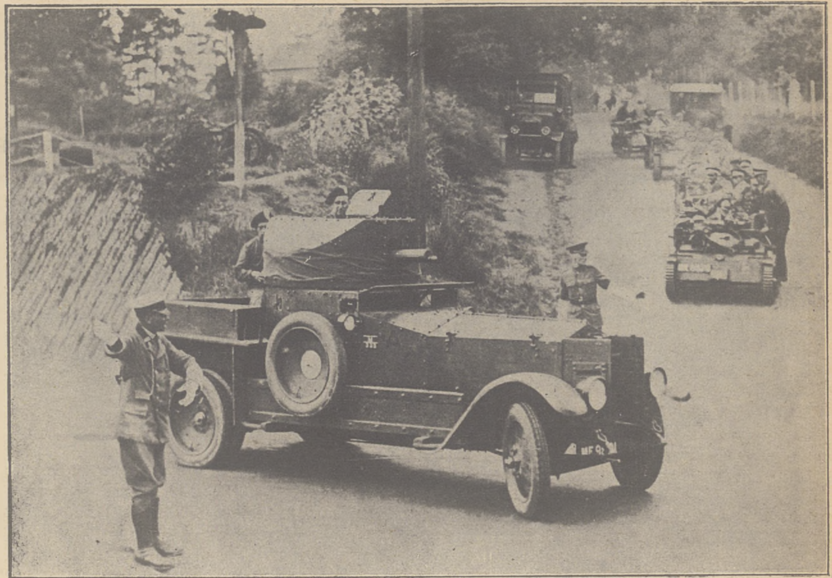
Dotychczas zdarzało się często, że pozwolenia na prowadzenie przedsiębiorstw otrzymali nie właściciele wozów, co wprowadziło chaos w kwestjach odpowiedzialności za prowadzenie przedsiębiorstwa.

Właściciele taksówek w Warszawie narzekają

W latach 1924 i 1925, kiedy to masowo uruchamiano dorożki samochodowe, obrót dzienny taksówki sięgał zgórą 100 złotych.

Było to maksimum. Już w rok potem rozpoczął się spadek zarobków, który trwa bez przerwy. W roku ubiegłym zarobki jednej taksówki sięgały przeciętnie 45 złotych dziennie. W roku bieżącym — jak twierdzą zainteresowani — obrót dzienny nie przekracza już 30 złotych.

Frekwencja pasażerów maleje w dalszym ciągu. Dwojakie — zdaniem wtajemniczonych — składają się na to przyczyny. Jedna — to duży wzrost samochodów prywatnych, druga — zubożenie i wogóle złe czasy dla tych, co właśnie nie mają samochodów.



Pod Bagshot w Anglji odbyły się wielkie manewry armji wielkobrytyjskiej, w których wzięły udział wielkie ilości czołgów. Na rycinie widzimy policjantów, którzy dla uniknięcia zderzenia... regulują ruch czołgów i samochodów pancernych.

Drogowe Pogotowie Sanitarne w Lubelszczyźnie

W tych dniach w lokalu lubelskiego Oddziału Polskiego Czerwonego Krzyża (ul. Niecała 3) odbyła się konferencja w sprawie zorganizowania Drogowego Pogotowia Sanitarnego Polskiego Czerwonego Krzyża, zadaniem którego będzie śpieszenie z pomocą na wypadek katastrof samochodowych.

Po dyskusji postanowiono pokryć całą sieć dróg bitych w 10 południowych powiatach województwa Lubelskiego punktami sanitarno-opatrunkowemi.

Przed punktem takim umieszczone będą tablice orjentacyjno-informacyjne, wskazujące najbliższe adresy: telefonu, doktora, szpitala, policji i odległości od stacji kolejowej.

Powyższe punkty będą umieszczone na szosach Warszawa — Lwów, Lublin — Parczew, Lublin — Chełm — Hrubieszów, Lublin — Annapol.

Uchwalono również w najbliższym czasie kupić samochód sanitarny typu ustalonego przez Zarząd Główny Polskiego Czerwonego Krzyża.

Ukaranie kierowców

Komisarz Rządu m. stoł. Warszawy odebrał prawa jazdy kierowcom dorożek samochodowych: na rok Andrzejowi Piekucińskiemu za nieostrożną jazdę w stanie nietrzeźwym i nieprzestrzeganie przepisów o ruchu oraz Zdzisławowi Radeckiemu wobec oskarżenia o przywłaszczenie, nadto na miesiąc Wiktorowi Kunzowi za postój w miejscu niedozwolonem i nieprzestrzeganie przepisów.

Z karty żałobnej

Podczas ostatnich wyścigów motocyklowych pod Grudziądzem o mistrzostwo Polski najechał przy końcowych okrążeniach 22-letni Rudolf Poschadel z Grudziądza na drzewo przydrożne; motocykl uległ rozbiciu, a kierujący nim Poschadel odniósł ciężkie obrażenia wewnętrzne i zmarł po kilku dniach. Zmarły należał do najlepszych sportowców polskich w dziedzinie motocyklizmu i zdobył w latach 1928 i 1929 tytuł mistrza Polski.

Wycieczka do fabryki „Stomil"

W sobotę, dnia 11 bm. odbędzie się wycieczka do Starołęki, celem zwiedzenia fabryki opon samochodowych „Stomil". Uprasza się członków klubu A. W. o liczny udział. Wyjazd o godz. 14 z przed lokali Automobilklubu Wlkp.

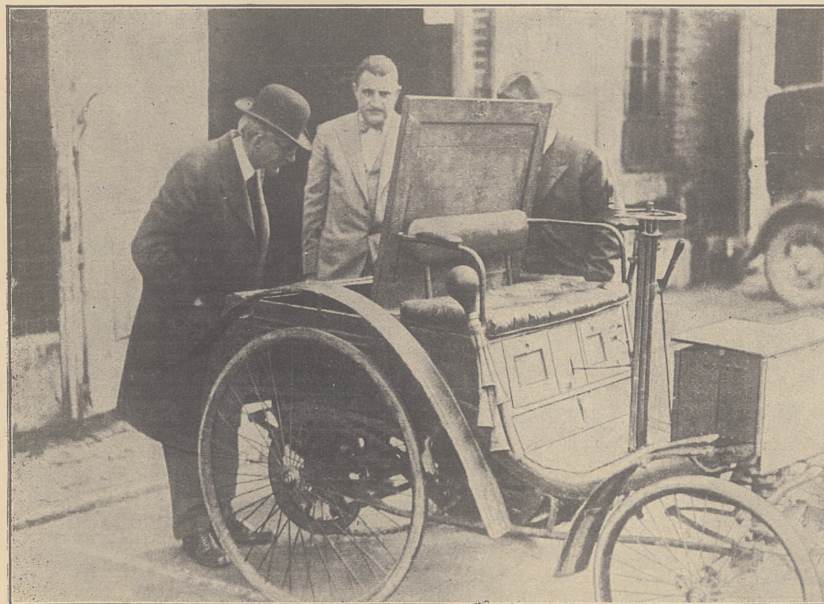
Z ZAGRANICY

O bezpieczeństwo ruchu we Francji.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zleciło wszystkim inżynierom drogowym, by ci zarządzili pomalowanie na trwałe pni wszystkich drzew przydrożnych, szczególnie na zakrętach. Białe te sygnały będą w nocy ostrzegać automobilistów przed niebezpieczeństwem. Dalej zarządziło wymienione ministerstwo, by po ukończonej naprawie szosy usuwano z niej kamienie, żwir itp., co stanowi również niebezpieczeństwo dla ruchu kołowego.

Nowy typ dwumotorowego autobusu.

Niemiecka fabryka samochodów ciężarowych Buessing przeprowadza wspólnie z Towarzystwem autobusów miejskich w Berlinie próby z nowym typem omnibusu, który w odróżnieniu od dotychczas budowanych posiada osobny napęd na każde z tylnych kół, tak, że oś tylna nie posiada dyferencjału. Wygląd tego autobusu, który nie posiada na przodzie podwozia, silnika i maski, przypomina wagon tramwajowy. Obydwa motory znajdują się pod siedzeniami mniej więcej w środku między obiema osiami. Są to sześciocylindrowe



Amerykański król samochodowy Henry Ford, który — jak już donosiliśmy — przybył niedawno do Europy. W Monachjum zainteresował się specjalnie najstarszym na świecie samochodem Mercedes-Benz i zamierza go nabyć dla swoich zbiorów. Samochód ten oglądaliśmy w Poznaniu na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji.



W stanie Virginia (U. S. A.) upał doszedł do takiego stopnia, że wysychają nawet rzeki. Powyżej widzimy samochód, używający takiego wysuszonego koryta rzeki jako szosy.

silniki o sile 65 KM, razem więc 130 KM. Każdy z silników pędzi koło tylne, leżące po jego stronie. Dotychczasowe próby nie pozwalają narazie na wyrobienie sobie sądu o wartości tej konstrukcji.

Drogi w Europie.

Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryża ogłosiła ostatnio statystykę dróg na całym świecie. Długość wszystkich dróg wynosi 10 622 937 klm., z czego na Francję przypada 628 tys. klm., Niemcy 348 700, Anglję 287 588, Włochy 195 776, Polskę 94 473, Hiszpanję 87 089, Szwecję 71 273, Czechosłowację 58 573, Belgję 44 288, Norwegję 36 412, Austrję 32 000, Węgry 27 396, Holandję 25 470 i Szwajcarję 13 935.

Nowe przepisy ruchu w Anglji

W dniach najbliższych wejdą w życie nowe przepisy ruchu, które uzyskały zatwierdzenie królewskie. Nowe przepisy ruchu zawierają trzy zasadnicze punkty. Pierwszy dotyczy szybkości. Przepisy z r. 1903 ograniczały szybkość samochodów, kursujących na ulicach, do 32 klm na godzinę. Obecnie ograniczenia szybkości zostały całkowicie zniesione. Natomiast wprowadzone zostaje pojęcie „jazdy niebezpiecznej", za którą szofer odpowiada sądownie.

Drugim zasadniczym punktem przepisów jest wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia samochodów jak i motocykli. Policja będzie miała prawo odebrać prawo jazdy szoferowi, który nie wylegitymuje się polisą asekuracyjną.

Trzeci punkt dotyczy prawa jazdy. Dotychczas uzyskanie takiego prawa w Anglji było raczej kwestją formalną. Obecnie kandydaci na kierowców poddawani będą surowym egzaminom fachowym, a w dodatku, specjalna komisja ma orzekać o uzdolnieniach fizycznych i psychicznych kandydata. Prawo jazdy na motocyklu będą mogły otrzymać osoby, które ukończyły lat 16 (dotychczas 14).

Świadectwo kwalifikacyjne kierowcy angielskiego

W angielskim ministerstwie komunikacji odbędzie się konferencja, z udziałem przedstawicieli Związków Zawodowych Automobilistów i władz policyjnych. Tematem narad będzie projekt nowego formularza zgłoszeń i świadectwa prawa jazdy, oraz kwalifikacji na kierowcę. Przepisy te, które wchodzą w życie, opierają się na nowej ustawie o ruchu kołowym. Projekt przedstawiono uprzednio zainteresowanym organizacjom i władzom. Projekt nowej deklaracji i świadectwa kwalifikacyjnego dla kierowcy angielskiego, przyjęty zostanie prawdopodobnie ze zmianami, które wprowadzone zostaną przez konferencję, w opracowaniu specjalnej mieszanej komisji technicznej.

Jak słychać projekt stawia większe wymagania kierowcom, zabezpiecza ich jednak przed przykrościami ze strony policjantów, niefachowców. Ustawa ta wejdzie w życie w dniu 1 stycznia 1931 roku.

Nowy gaz dla wielkich pieców

Wielkie towarzystwa samochodowe dążą stale do wprowadzania ulepszeń w produkcji samochodów. Ostatnio fabryki samochodów Oldsmobile zastosowały użycie nowego gazu w wielkich piecach. Gaz doprowadzany jest w postaci płynnej pod ciśnieniem. Przy zmniejszeniu ciśnienia płyn ten zamienia się w gaz, który pali się dłuższym płomieniem, łatwiej daje się regulować i trudniej wybucha niż zwykły gaz świetlny dotychczas używany.

Budowa samochodu-potwora

Samochód o 48 cylindrach buduje obecnie amerykański konstruktor Harry Miller, który spodziewa się uzyskać na tym potworze szybkość 480 klm. na godz. Motory zbudowane zostaną w dwu rzędach po 24 cylindrów. Jeden rząd cylindrów leży jak zwykle przed kierowcą, drugi rząd wtyle. Długość tej maszyny wynosi 10 metrów. Budowa jej jest już na ukończeniu, zaś pierwsze próby dokonane zostaną w grudniu br. na znanej plaży w Daytona Beach na Florydzie, gdzie dotychczas wszystkie rekordy szybkości przez majora Segrave i Kaye Don ustanowione zostały.

W Siamie nie dopuszczają kobiet do prowadzenia taksówek

Władze bezpieczeństwa w Siamie, mając na uwadze dobro swych obywateli i bezpieczeństwo ruchu na drogach publicznych, postanowiły niedopuszczać kobiet do egzaminów szoferskich, a szczególnie do prowadzenia taksówek samochodowych w stolicy — Banghoku.

Przed kilkoma miesiącami zjawiła się w wydziale ruchu dyrekcji policji w Banghok panna Charcey Yiravier Lilajati, przedkładając prośbę o wydanie jej zaświadczenia na prawo jazdy taksówką samochodową. Otrzymała jednak odpowiedź, że żadna kobieta nie posiada kwalifikacyj do prowadzenia pojazdów mechanicznych dla użytku publicznego i policja nie uwzględniła prośby szofera w spódnicy. Miss Lilajati, jako osoba energiczna, nie zadowoliła się tego rodzaju odpowiedzią i zaskarżyła decyzję prezydenta policji do sądu, z takim skutkiem, że dopuszczono ją do egzaminu szoferskiego. Niestety przepadła w egzaminie przed komisją, składającą się z samych mężczyzn.

W pierwszych dniach września br. stanęła p. Lilajati ponownie w policji, tym razem jednak nie dobrowolnie, lecz przymusowo, dla spisania protokółu. Jadąc bowiem samochodem prywatnym, zdemolowała sygnał uliczny dla regulowania ruchu kołowego. Skazano ją na karę pieniężną i zapłacenie kosztów za ustawienie nowego przyrządu sygnałowego, ku niemałej radości oficerów policji banghokskiej.

Ze zjazdu Związku Właścicieli Autobusów województwa pomorskiego w Grudziądzu

Dnia 21. ub. m. odbył się w Grudziądzu zjazd Związku Właścicieli Autobusów województwa pomorskiego. Zjazd ten zaszczycił swoją obecnością przedstawiciel Wojewódzkiej Dyrekcji Robót Publicznych p. Rygier. Ponadto przybyli na zjazd w charakterze gości Fogel i Skalski z Torunia jako przedstawiciele Zjednoczonej Fabryki Samochodów Oświęcim-Praga, p. Eisenberg z Gdańska przedstawiciel „Goodyear", p. Piotrowski z Grudziądza przedstawiciel „Galicji", przedstawiciele firmy „Standard Nobel" pp. Zieliński i Nowaczyk z Bydgoszczy i Witkowski z Grudziądza.

Porządek obrad tego zjazdu był bardzo obszerny. Najważniejszemi punktami porządku obrad były sprawy: ubezpieczenie się wszystkich wła-

ścicieli autobusów z całego terenu województwa pomorskiego w jednem towarzystwie ubezpieczeniowem, sprawa budowy dworców autobusowych w Grudziądzu i Toruniu oraz sprawa świadczeń na utrzymanie i rozbudowy dróg. Po obszernej dyskusji powzięto następującą uchwałę: „Wobec zachodzących wskutek ubezpieczenia się poszczególnych właścicieli autobusów w różnych towarzystwach ubezpieczeniowych wątpliwości co do właściwych składek i świadczeń ubezpieczeniowych zebrani na zjeździe uchwalają ubezpieczyć się w jednem towarzystwie ubezpieczeniowem i upoważniają zarząd Związku do poczynienia starań w kierunku zawarcia umowy z odnośnemi towarzystwami. Zebrani na zjeździe wyrażają zgodę na budowanie dworców autobusowych w Toruniu i Grudziądzu i upoważniają zarząd Związku do zawarcia ugody z towarzystwem, któreby się zajęło budową dworca. Co do podatków, które są na terenie województwa pomorskiego bardzo chaotycznie i nierównomiernie pobierane, uchwalono podjąć wspólnie ze Związkiem Związków w Warszawie starania w kierunku zniżenia a zwłaszcza ujednostajnienia tych podatków."

W wolnych głosach wybrano na wniosek prezesa Zalewskiego jednogłośnie członkiem honorowym Rygiera, przedstawiciela Dyrekcji Robót Publicznych. Ponadto powierzono w celu ściślejszego działania Związku, kierownictwo koła Związku w Toruniu p. Kazimierzowi Lewandowskiemu z Torunia.

—

Z kół naszych czytelników

Od jednego z naszych stałych czytelników otrzymujemy następujące pismo:

Dnia 22. 9. 30 około godz. 21,30 idąc ul. Podgórną w kierunku pl. Św. Krzyskiego zauważyłem pewnego mężczyznę, usiłującego rozruszyć silnik motocyklu z przyczepką. Zachowanie się owego mężczyzny było tak podpadające, że spowodowało mnie do bliższego zainteresowania się nim. Przystanąłem więc i zacząłem mu się przyglądać.

Stał on ze swoją maszyną mniejwięcej na połowie ul. Podgórnej, przodem zwrócony do Al. Marcinkowskiego. Podczas kilku nieudolnych prób rozruszania silnika, motocykl zaczął staczać się tyłem wdół ku środkowi jezdni. Niefortunny kierowca zorjentował się widocznie i zdążył maszynę zahamować, ale stanął na szynach tramwajowych, po których w tej chwili od strony Al. Marcinkowskiego zjeżdżał tramwaj. Wtenczas dobiegłem do owego pana, chcąc mu dopomóc, lecz zauważyłem, że był on zupełnie pijany.

Na szczęście zwolnił hamulec i w ostatniej chwili, kiedy nieszczęście było już prawie nieuniknione, maszyna potoczyła się dalej i zatrzymała przy chodniku. Scena ta spowodowała oczywiście zbiegowisko. Zanim się zorjentowałem, udało się jakoś owemu silnie podgazowanemu kierowcy rozruszyć silnik i odjechać.

Dojechał on (wprost warjacką szybkością) do pilonu, stojącego u wylotu ul. Podgórnej, przy którym nawrócił i zjechał znów wdół do pl. św. Krzyskiego. Tam ponownie nawrócił i stanął naprzeciw miejsca postoju dorożek konnych.

Obawiając się, że człowiek ów mógłby spowodować jakieś nieszczęście, odszukałem na pl. św. Krzyskim posterunkowego, by się nim „zaopiekował". Zanim z posterunkowym zdolaliśmy do niego dojść, zdążył tenże uruchomić silnik i znów odjechał w stronę Al. Marcinkowskiego.

Minęły może dwie minuty, które spędziłem na rozmowie z posterunkowym, gdy z ul. Szkolnej znów ten sam motocyklista wyjechał, skręcając ponownie na ul. Podgórną. Po chwili jednakże ucichł odgłos silnika, z czego wywnioskowałem, że musiał on stanąć. Powiedziałem tedy posterunkowemu, że jeżeli teraz uda się przyaresztować motocyklistę, mógłbym ewentl. odwieść maszynę na Komendę P. P., ponieważ umiem motocyklem kierować. Zaznaczyłem przytem, że posiadam prawo jazdy tylko na samochody. Posterunkowy zgodził się na moją propozycję.

Podążyliśmy więc ponownie na ul. Podgórną i przyszliśmy na czas. Posterunkowy ściągnął z siodła pijanego, wsiadłem na maszynę i odstawiłem ją do Komendy PP. Kilka minut potem zjawił się policjant z pijanym motocyklistą. Okazało się, że wszyscy urzędnicy policyjni znają niebezpiecznego kierowcę.

Sprawa skończyła się na tem, że pijanego wypuszczono na wolność, obiecując wydać mu maszynę następnego dnia, gdy się zjawi trzeźwy. Mnie również kazano odejść bez spisania jakiegokolwiek protokółu, nie zanotowawszy nawet mojego adresu.

Zapytuję się zatem uprzejmie Szanowną Redakcję, czy postępowanie policji było w tym wypadku prawidłowe, ponieważ mnie jako automobiliście wierzyć się nie chce, żeby tego rodzaju wybryk mógł ujść bezkarnie dlatego, że odnośny człowiek jest znany policji, gdy innych karze się nawet za palenie tytoniu podczas jazdy. *E. W.*

(Przyp. red.) Wypadki takie, niestety w Poznaniu, są dość częste. Dziwi nas tylko, że władze bezpieczeństwa publicznego zazwyczaj je traktują „per nogam". A przecież jest rada na to, odebrać dyplom. Dalej chcielibyśmy zwrócić uwagę na szaleńczą jazdę całej rzeszy motocyklistów, szczególnie wieczorami po pl. Wolności. Czy niema rady, by ich poskromić. Co na to czynniki kompetentne?

* * *

Z kół naszych Czytelników otrzymujemy następujące pismo:

„Jadąc w niedzielę, dnia 21. b. m. na wyścig płaski, urządzony przez Automobilklub Wielkopolski, do Kostrzyna, zastali automobiliści zamkniętą drogę tuż za Swarzędzem. Zamknięcie tej krótkiej przestrzeni niczem nie było uzasadnione, albowiem nowy pokład tłucznia był zupełnie uwałowany przez walec drogowy, a chociażby tłuczeń leżał nieuwałowany miejsce na przejazd znalazłyby 2 samochody obok siebie na latówce. Na rozebranej części szosy, t. j. na płaszczyźnie pokładowej ruch możnaby bez uszczerbku przez niedzielę (bez ruchu towarowego) przepuścić.

Dlaczego można się obyć w innych miejscach bez przełożenia ruchu w analogicznych wypadkach? Zdaje się, że władze odnośne nie zdają sobie należytej sprawy z tego, co na tym właśnie przykładzie automobiliści bezpowrotnie wydają, robiąc niby napozór mały objazd ca. 3 km. Na tem cierpi całe społeczeństwo, gdyż marnotrawi się majątek narodowy. Wiele żąda się od automobilisty, wymagając od niego objazdu drogą gruntową, mokrą, wąską, którą musi przebywać nawet drogocenne auto.

Ten „podatek", który pobrano w niedzielę od automobilistów, z których nikt nie miał korzyści, a tylko wszyscy na tem stracili, kosztował, przyjmując, że przejechało drogą tą 300 samochodów dwa razy objazd 3 klm dlg. 600 $\times$ 3 = 2 400 klm po 0,50 zł = 1 200,— zł nie licząc już, jaką szkodę materjalową wyrządziło się samochodom dały się pod osie w piasku i błocie.

Niniejszy przykład — zdaje się — więcej udowadnia, niż dalsze rozpisywanie się, jak koniecznie potrzebne jest ograniczenie wzgl. zupełne zaniechanie zamknięcia bardzo potrzebnej drogi.

—



Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

W sobotę, dnia 25 października br. o godz. 17-ej odbędzie się w sali Bazarowej, Aleje Marcinkowskiego 10, Poznań, Walne zebranie członków A. W. z następującym porządkiem obrad:

1) Zagajenie i wybór prezydjum Walnego Zebrania; 2) Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zebrania; 3) Sprawozdanie ustępującego Zarządu; 4) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej; 5) Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi; 6) Wybór pięciu członków Komitetu w miejsce ustępujących; 7) Wybór Komisji Rewizyjnej; 8) Uzupełnienie statutu; 9) Wnioski; 10) Wolne głosy.

O ile na godzinę 17-tą nie stawi się statutem przewidziana liczba członków, natenczas odbędzie się o godzinie 17,30 następne zebranie, którego uchwały będą prawomocne bez względu na ilość obecnych. Wnioski mające wejść pod obrady Walnego Zebrania należy przesłać do Sekretarjatu A. W. w Poznaniu, najdalej do dnia 11. 10. 1930.

Zwracamy się do pp. członków z apelem o jaknajliczniejszy udział w Walnem Zebraniu, które odbywa się raz do roku i powinno zgromadzić wszystkich członków naszego klubu.

W sobotę, dnia 11. bm. odbędzie się wycieczka do Starołęki celem zwiedzenia fabryki opon samochodowych „Stomil". Uprasza się członków klubu o liczny udział. Wyjazd o godz. 14 z przed lokali klubowych.

—

Komunikat Automobilklubu Polski

Pokaz i konkurs piękności samochodów

W dniu 5 października b. r. Automobilklub Polski organizuje doroczny pokaz i konkurs piękności samochodów.

Premjowanie pięciu najpiękniejszych samochodów odbędzie się przez Jury na podstawie głosowania publiczności.

Wpisowe na Pokaz i konkurs wynosi zł 3,— od maszyny.

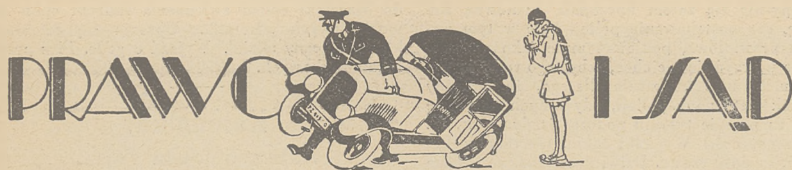
Zapisy do dnia 4 października godziny 12-tej rano przyjmuje Sekretarjat Komisji Sportowej A. P. (10, Al. Szucha, tel. 345-12).

—

Tłoki z lekkich stopów

(Dokończenie ze strony 7-mej.)

Luz dla tłoków Simdural, sztywnych i półsztywnych, w środkowym paśmie płaszcza jest bardzo nieznaczny i większy od luzu tłoków żeliwnych. W dolnej części płaszcza sprawa ta przedstawia się o wiele lepiej i wskutek tego półsztywny tłok Simdural ma mocne prowadzenie, przy należytem wmontowaniu nie zachodzi stukanie, jest szczelny i wyklucza jakiekolwiek zatarcie. Płaszcz tłoka stale zachowuje koncentryczność względem cylindra i styka się z gładzią tegoż całą swoją powierzchnią, odprowadzając ciepło bardzo szybko. Tłoki Simdural mają w swej dolnej części płaszcza dodatkowy pierścień, t. zw. oliwny, który ma na celu zmniejszenie zużycia smaru, a dalej lepsze prowadzenie. Szczególnie doniosłe znaczenie ma on przy zastosowaniu tłoków o nisko osadzonym sworzniu. Symetryczne rozmieszczenie zakładek po obu stronach płaszcza ma jeszcze tę dobrą stronę, że przy wmontowywaniu nie potrzeba tłoków tych specjalnie nastawiać.



Nowelizacja przepisów samochodowych w Niemczech

Nowelizacją niemieckich przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych zainteresowano w ostatnim czasie bardzo szerokie koła praktyków samochodowych, a Automobilklub Niemiec (A. v. D.) przez cały okres prac przygotowawczych patronował obradom opinjodawczym. To też nowe postanowienia prawne ujawniają bardzo zdrowy wpływ praktyki.

Jest to sprawa szczególnie nas interesująca z tego względu, że nowela niemiecka, ogłoszona w dzienniku ustaw Rzeszy z dnia 22 lipca 1930 opiera się a raczej jest szeroką interpretacją ustawy o ruchu pojazdów mechanicznych z r. 1923, a ta znowu stanowi zmodernizowane wydanie ustawy o ruchu pojazdów mechanicznych z 3 maja 1909, która w pewnych częściach dziś jeszcze u nas obowiązuje. Nie ulega ponadto kwestji, że o ile nasze normy z r. 1922 były dość samodzielne, o tyle obowiązujące obecnie przepisy z 1928, opracowane zostały na podstawie norm międzynarodowych, na które prawo z 3. 5. 09 wywarło wpływ bardzo znaczny. W rezultacie więc mamy normy prawne, pochodzące z bardzo pokrewnych źródeł. Jest rzeczą niezmiernie ciekawą stwierdzić, jak te wspólne postanowienia wytrzymały próby życia praktycznego w różnych warunkach.

Otóż przed wprowadzeniem w życie niemieckiej noweli, stan prawny na terenie Rzeszy Niemieckiej był pod względem terytorycznym prawie że identyczny z przepisami obowiązującemi na terenie Polski. Znaczne różnice zachodziły tylko w części administracyjnej (rejestracja, prawo jazdy), podczas gdy przepisy jazdy na drogach publicznych były tak dalece identyczne, że na pytania z Niemiec o przepisy polskie mogliśmy automobilistom niemieckim odpowiadać krótko: jeździcie tak, jak w Niemczech, a nie grozi wam żaden konflikt z prawem polskim, z jedną tylko różnicą: przed tramwajem na przystanku trzeba u nas stawać, w Niemczech można wolno przejeżdżać. Można było to samo powiedzieć odwrotnie automobilistom polskim, z tem jednak, że przepisy polskie są liberalniejsze w kwestji szybkości maksymalnej w miejscowościach zabudowanych.

Nowe normy niemieckie zasadniczą strukturę tę zachowały. W kwestji szybkości maksymalnej w miejscowościach zabudowanych wprowadzono jednolitą normę 30 klm. na godzinę, pozostając w ten sposób jeszcze poza normą polską. Natomiast znaczenie zliberalizowano dwie kwestje: oświetlenia wozów na postojach i używania reflektorów w miejscowościach.

Zasadniczo co do oświetlenia na postojach obowiązywały w Niemczech te same normy, co u nas: wóz musiał być oświetlony dwoma światłami zprzodu i jednem czerwonem światłem ztyłu, i to w pół godziny po zachodzie słońca, aż do pół godziny przed wschodem słońca. Obowiązek ten istniał z chwilą, gdy wóz znajdował się na drodze publicznej, obojętne, czy był w jeździe, czy na postoju. Rychło jednak zrozumiano, że postanowienie to jest nieco formalistyczne, a z chwilą rozpowszechnienia się zapłonu z baterji stało się wprost uciążliwe dla właścicieli wozów tego rodzaju, gotując im nieraz przykre niespodzianki. Dlatego też osobnym dekretem pruskiego ministra spraw wewnętrznych wyjaśniono, iż nie należy ścigać wypadków, w których postanowień tych się nie przestrzega, jeżeli samochód na postoju jest dostatecznie oświetlony obcem źródłem światła. Obowiązek palenia światła tylnego jednak pozostawał. U nas sama praktyka wprowadziła to samo, a liberalne nasze władze policyjne nie upierały się przy formaliźmie. Jednak obowiązek palenia światła tylnego istnieje i u nas.

Ustawa niemiecka obecna wprowadziła tu zmianę zasadniczą, normując w drodze ustawodawczej, że niema wogóle obowiązku oświetlania wozu na postoju, jeżeli wóz jest dostatecznie oświetlony. Nie potrzebuje się palić nawet światło tylne. Jest to bardzo rozsądne, gdyż jeżeli wóz jest dostatecznie widoczny z jednej strony, to dlaczego miałby być niewidoczny z drugiej?

Druga kwestja zasadnicza, to używanie reflektorów. Podobnie jak u nas (§ 45 zd. 2 rozp. o r. p. m.) używanie reflektorów dozwolone było tylko tam, gdzie niema oświetlenia publicznego, lub gdzie oświetlenie to jest niedostateczne. Przepis ten przy dość rygorystycznem stosowaniu wywoływał w Niemczech dużo kwestji (inaczej niż u nas, przy liberalnem stosowaniu), tak, że próbowano drogą praktyki sądowej określić pojęcie oświetlenia „niedostatecznego". Naogół w orzeczeniach wyższych instacyj uważano za niedostatecznie oświetloną drogę, która nie była w szczegółach widoczna na 25 metrów.

Obecnie nowela niemiecka usiłuje tu wprowadzić normy ustawowe, dekretując, że oświetlenie dostateczne oznacza rozjaśnienie drogi na 25 metrów, oświetlenie dobre — na 50 metrów. Nowela mówi również o reflektorach „silnych" i „nadmiernie silnych". Normy tego rodzaju są bardzo niebezpieczne w praktyce z tego względu, że rozjaśnienie drogi zależy nietylko od intensywności padającego na nią światła, lecz również od szeregu innych okoliczności (obramowanie drogi, a co najważniejsze, indywidualnej zdolności widzenia, tak, że sztywna norma ustawowa może tu wprowadzić więcej trudności, niż zupełny brak normy. To też postanowienia te przyjęto w kołach automobilowych niemieckich bardzo krytycznie.

Z innych postanowień ciekawych należy wspomnieć o tem, że kierowca samochodu ma obowiązek stłumić światło, jeżeli jedzie wzdłuż toru pojazdu relsowego i spotka ten pojazd. Bardzo często zdarzało się i zdarza się jeszcze i u nas, że konduktor parowozu zostaje oślepiony przed przejazdem przez szosę przed nadjeżdżający samochód.

Znaki rozpoznawcze wozu muszą być tak oświetlone, aby oko „normalne" mogło je rozpoznać na odległość 15 metrów. Tu już wprowadza się pojęcie „oka normalnego".

Szczególną uwagę zwrócono na obciążenie wozów wszelkiego rodzaju, normując ich ciężar użytkowy, tak ze względu na ochronę nawierzchni drogi, jak na bezpieczeństwo jazdy. Okazuje się tu, jak niebezpieczną jest rzeczą normować ustawą stosunki życiowe zbyt różnorodne. Albowiem powiada ustawa niemiecka, że dla wypośrodkowania obciążenia wozu osobowego dolicza się do wagi własnej wozu za każdego pasażera powyżej lat 10—65 kilo, poniżej lat 10—30 kilo. Teraz przynajmniej obywatel Rzeszy Niemieckiej wie dokładnie i autorytatywnie, ile mu wolno ważyć, a panie będą prawdopodobnie oburzone na odnośnych urzędników, że podejrzewają je o wagę 130 funtów.

Pisma fachowe niemieckie przypuszczają, że będzie to nowem źródłem niesnasek między automobilistami, a władzami, my jednak przypuszczamy, że postanowienia te, przynajmniej co do wozów osobowych, pozostaną na papierze.

Naogół uważa się, że nowa ustawa stanowi pod wieloma względami znaczny postęp. *(pz)*

Porady prawne

Czytelnik „Samochodu". Utrzymującym samochód jest w danym wypadku najemca, a nie właściciel, o ile samochód służył jego celom gospodarczym, t. zn. przez pewien dłuższy czas wynajemca miał wyłączne prawo dysponowania samochodem za odpowiednią opłatą właścicielowi, ponosząc przytem bezpośrednie koszty ruchu. W takim razie właściciel za wypadki nie odpowiada, odpowiada natomiast ewentl. najemca. O ile chodzi o wpadek sam, to według rysunku Pana nie ulega żadnej kwestji, że odpowiedzialność za wypadek ponosi kierowca wozu reklamowego i to z dwóch względów: przedewszystkiem na podstawie par. 823 zdanie 2 kodeksu cywilnego, gdyż nie stłumił światła przy przejeździe, a więc wykroczył przeciw ustanowieniom ustawy przeznaczonej do ochrony trzeciego, a powtóre dlatego, że bez widocznego powodu zboczył z drogi. Tu będzie najważniejsza kwestja danego wypadku, gdyż z Pańskiej informacji nie wynika, dlaczego wóz reklamowy zboczył na lewo. Jeżeli nastąpiło to wskutek nagłego poślizgu (co można było tylko stwierdzić na drodze bezpośrednio po wypadku), to będzie kwestja czy wóz reklamowy nie jechał wogóle za blisko przy mijaniu. Jeżeli to nie zachodzi, to z powodu siły wyższej (wypadku nieuchronnego) nie ponosi odpowiedzialności wóz reklamowy. Jeżeli natomiast zmiana kierunku nastąpiła dlatego, że wóz reklamowy nie obliczył sobie krzywizny mijania, to w takim razie ponosi on całą winę, a więc ma obowiązek odszkodowania w stosunku do wozu ciężarowego. Natomiast wóz ciężarowy według informacyj Pana nie ponosiłby żadnej odpowiedzialności.

Dr. E. Dr. w Krakowie. Wypadek dość trudny, jeżeli chodzi o odpowiedź, czy ścieżka jest prywatna. Stanowisko motocyklisty mogłoby być słuszne tylko pod tym warunkiem, że 1) ścieżka jest rzeczywiście prywatna, 2) że on sam jest właścicielem lub pełnomocnikiem właściciela ścieżki. Inaczej ani on, ani piechur wogóle nie mieli prawa znajdować się na ścieżce. Jeżeli natomiast ścieżka należała do drogi publicznej, to choćby nawet była oddzielona przekopem od jezdni, piechur mógł jej używać, natomiast nie wolno było jej używać w żadnym razie motocykliście, albowiem ustawa o używaniu dróg wyraźnie czyni wyjątek dla piechurów. Z tych względów zdaniem naszem, biorąc również pod uwagę, że ścieżka była używana stale i że niema oznaczenia jej jako drogi prywatnej, uważamy, iż w żadnym wypadku motocyklista racji nie miał, a ambalując motor dopuścił się wykroczenia z par. 51 punkt B rozporządzenia o ruchu pojazdów na drogach publicznych.

Stały Czytelnik w Poznaniu. Prowizja należy się Panu tylko pod tym warunkiem, że Pan co do niej się umówił, oraz, że Pan spowodował zawarcie umowy. W danym wypadku według Pańskich informacyj druga kwestja zdaje się być jasną. Natomiast co do umowy prowizyjnej ze sprzedawcą, to kwestja wydaje nam się bardzo wątpliwą, jakkolwiek w poznańskim handlu samochodami dawanie prowizji automobiliście, który, doradzając klientowi przyprowadza go do firmy i powoduje zawarcie umowy jest prawie że powszechnym zwyczajem, nawet w tym wypadku, jeżeli prowizji wyraźnie nie umówiono. Czy jednak w razie procesu udowodniłby Pan sądowi, że jest to zwyczaj powszechny, który przez to stał się prawem, wydaje nam się trochę wątpliwe. Możemy Pana zresztą pocieszyć, że nie jest Pan jedyny, który uskarża się na szorstkość kierownika danej firmy.

HUMOR

Sposób na nudy

— Wiesz, od dłuższego czasu nudzę się strasznie!

— Tak? Kup sobie samochód.

— No, i cóż mi to pomoże?

— Spłacaj go miesięcznemi ratami po 1 000 złotych. Zobaczysz, jak ci czas szybko będzie przechodził.

Uczciwość

Dwaj hochstaplerzy udają się kupić samochód. Omawiając cenę jeden z nich targuje się namiętnie. Wkońcu udało mu się utargować 800 złotych.

Po wyjściu z magazynu towarzysz jego pyta zdziwiony:

— Pocoś się tak targował, przecież tak, czy tak nie zapłacimy ani grosza.

— Oczywiście — brzmiała odpowiedź, — ale tym sposobem kupiec stracił 800 złotych mniej.

„Baby-car"



Ofiara: — Jeżeli pan natychmiast ze mnie nie zjedzie, to wstanę!

Słuszna uwaga

— Wie pan, to już jest bezczelność! Przychodzi pan do mego magazynu, wybiera pan najdroższy motocykl, jaki mam na składzie, a teraz od roku już daremnie domagam się zapłaty!

— Niech się pan cieszy, że nie wybrałem wówczas tańszego; miałby pan teraz mniej do żądania!

Taniej wypada

— Dokąd idziesz?

— Do postoju taksówek.

— Dokąd chcesz jechać?

— Do Puszczykowa. Chcę się tam napić piwa, bo tam jest tańsze.

— I na to bierzesz taksę? Przecież to droga przyjemność!

— Jakto? W Poznaniu jest piwo droższe, a ja piję tyle, że mi się koszty samochodu w zupełności zwrócą.

Szczyt nieuwagi

Profesor Zapominalski znany był z roztrzepania. Pewnego dnia był zaproszony do znajomych na obiad. Wszyscy czekają, mija godzina, dwie, a profesora niema. Po trzech godzinach wpada jak bomba i mówi:

— Wiecie, zdarzyła mi się osobliwa przygoda. Siadam do swego samochodu, jadę dłuższy czas i nagle konstatuję, że wogóle nie ruszyłem się z miejsca. Badam przyczynę: okazuje się, że zapomniałem zapuścić motor!

To musi być bolesne!

— Podobno pan porzucił zupełnie tennis?

— Tak, walenie piłek wyszło mi już gardłem, ale za to teraz chodzi mi motocykl po głowie.

Właściwy podarek

— Kupiłem wczoraj żonie wspaniałą maszynę.

— Gratuluję, a jakiej marki, ile cylindrów?

— Jakie tam cylindry! Maszynę do szycia.

Pech

— A więc pan twierdzi, że owego samochodu nie ukradł, a tylko znalazł na ulicy bez nadzoru? Dlaczego pan więc nie odprowadził wozu do policji?

— Chciałem naprzód tym samochodem załatwić pilny sprawunek.

— No, a potem?

— Potem . . . nie szło już.

Odpowiedzi redakcji

P. Wojczyński w Dziembowie. — Rzeczywiście zużycie benzyny jest trochę za wielkie. Powinno ono wynosić 17—18 ltr. na 100 klm., a w każdym razie nie więcej jak 20 ltr. Radzimy Panu zbadać i przeregulować gaźnik, a oprócz tego zbadać czy zużycie oliwy nie jest również zbyt duże, byłoby to oznaką nieszczelności tłoków. Pozatem należy również zbadać jak silnik ciągnie.

P. inż. L. Somirski we Lwowie. — Zastępstwo samochodów „Lancia" w Krakowie posiada F-a „Polan", ul. Florjańska 32, w Warszawie F-a „Polan" znajduje się przy ul. Miodowej 3, w Poznaniu zastępstwo tej marki ma F-a Radomski, ul. Dąbrowskiego 32.

Samochody „Tatra" są reprezentowane: we Lwowie przez F-ę „Motor", ul. Kopernika 54/56, w Warszawie znajduje się Skład Fabryczny przy ul. Czerniakowskiej 264/267, w Poznaniu Skład Fabryczny, ul. Kantaka 7, w Łodzi Skład Fabryczny przy ul. Piotrowskiej 163.

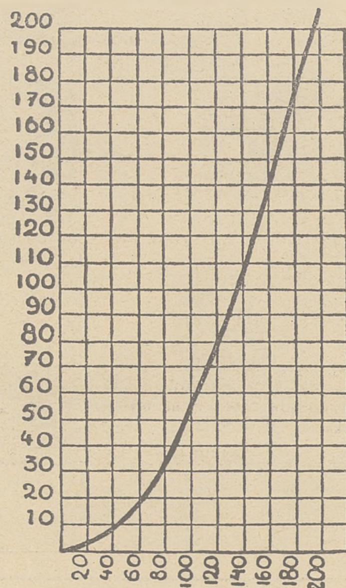
W sprawie samochodów „Bugatti" radzimy zwrócić się do p. J. Rippera w Krakowie.

Ciekawemu w Poznaniu. — Sądzimy, iż pod tą nazwą rozumie Pan pionowy wałek, łączący wał korbowy z górnym wałem rozrządczym. W ten sposób w całym szeregu silników posiadających górny rozrząd napędzany jest wał rozrządczy. System tego napędu jest bardzo dobry i jest o wiele lepszy od napędu łańcuchowego, który po pewnym zużyciu wyciąga się.

Ustawienie wyżej wspomnianej maszyny nie jest trudniejsze dla fachowca od maszyn z innym typem rozrządu.

Motocykle, o których Pan wspomina są bardzo dobre i cieszą się zasłużenie dobrą opinją. Wybór sportowej czy turystycznej maszyny zależy od tego, do jakiego celu ma ona służyć. O drugiej wymienianej przez Pana nazwie motoru nie wiemy: w każdym razie nie jest to nazwa techniczna, nie wiemy więc, co pod nią należy rozumieć.

P. O. Sz., Grudziądz. — Poniżej podajemy Panu wykres toru hamowania dla szybkości od 20 do 200 klm. na godz. Szybkości 160 klm. na godz. (patrz linja pozioma) odpowiada tor hamowania 140 metr. (p. podziałka po lewej).



P. Franciszek Ratajczak w Przegowie, powiat Śrem. — Nieszczelność tłoków po przejechaniu takiej ilości kilometrów jest rzeczą zupełnie normalną. Zwiększenie zużycia benzyny i oliwy jest konsekwencją tejże nieszczelności, którą należy bezwzględnie usunąć, jeżeli nieszczelność ta nie jest zbyt dużą, wystarczy jedynie zamienić pierścienie lub w ostateczności tłoki. Sądzimy, że w tym wypadku tak być powinno, t. j., że po przejechaniu podanej przez Pana ilości kilometrów powinna wystarczyć jedynie zamiana tłoków i pierścieni. Jeżeli jednak cylindry wykazują pewną owalność, t. j. że średnica ich w płaszczyźnie ruchu korbowodu jest większa od średnicy w płaszczyźnie wału głównego, należy bezwzględnie cylindry przeszlifować i dać nowe większe tłoki i pierścienie. Czynność tę należy bezwzględnie powierzyć jakiejś dobrej fachowej firmie, gdyż niejednokrotnie zdarzają się, przy nieumiejętnem wykonaniu zwłaszcza tłoków z lekkich stopów, wypadki niedokładnego dopasowania, a skutkiem tego zatarcia tłoków.

Po wmontowaniu nowych tłoków należy jeździć bardzo ostrożnie, t. j. używać samochodu tak, jak byłby zupełnie nowy, a więc nie rozwijając początkowo szybkości ponad 30—35 km/godz.

Dolewanie oliwy do benzyny jest bezwzględnie wskazane w stosunku 1:20. Oliwę dolewa się rzadką (A).

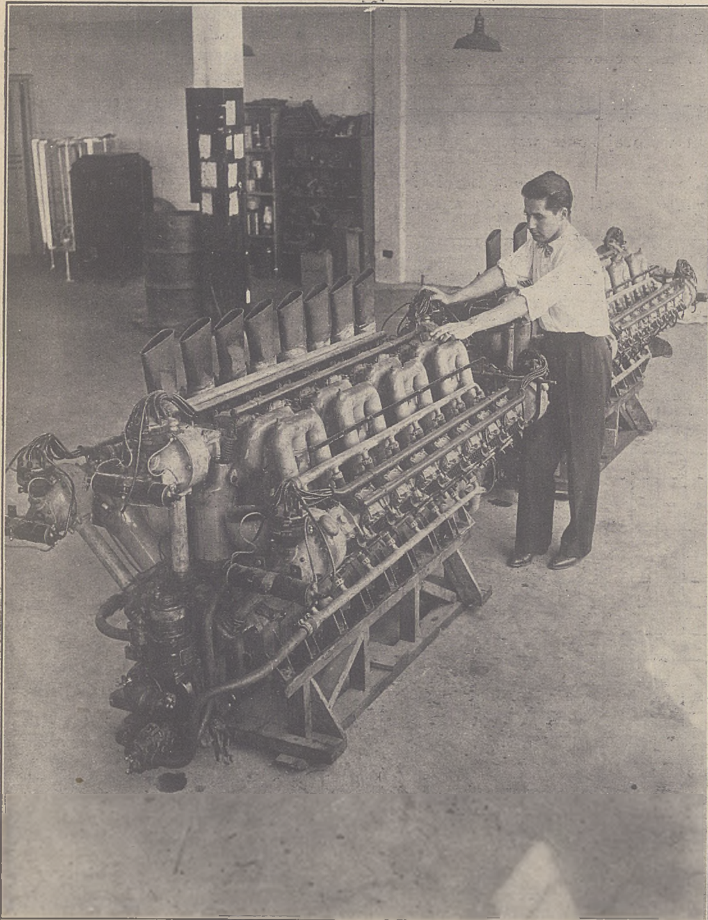
W zimie radzimy używać do silnika oliwę Arctic, oczywiście nadmierne zużycie benzyny może być również skutkiem rozregulowania gaźnika, radzimy więc Panu po przeprowadzonym remoncie uregulować również karburator. Wątpimy jednak, czy uda się Panu znacznie zmniejszyć zużycie benzyny, t. j. poniżej 15 — 16 ltr na 100 km.

W Poznaniu szlifowaniem cylindrów zajmują się następujące firmy: F-a „Erge Motor", ul. Młyna 38, F-a Taszarek i Górski, ul. Dąbrowskiego nr. 83/85, oraz F-a Maciejewski, ul. Dąbrowskiego 28.

P. K. Mazurek, Bodecz. — Rury, o które Panu chodzi, dostarczyć mogą: „Sosnowieckie Zakłady Rur i Żelaza", których przedstawicielstwo w Poznaniu posiada p. Jan Antczak, ul. Fr. Ratajczaka 16, pozatem „Towarzystwo Kontynentalne dla Handlu Żelazem, Kern i Ska", Oddział w Poznaniu, ul. Piekary 16/17.

Rozmaitości ze świata





W pewnym klubie sportowym w Hereford (U. S. A.) zorganizowano mecz gry w polo, w którym wzięły udział konie.. oraz samochód.

* * *

Znany konstruktor amerykański Harlan Fengler buduje nowy samochód wyścigowy, na którym zamierza pobić rekord śp. Segrave'a: Na zdjęciu widzimy konstruktora oraz dwa silniki po 24 cylindry o sile 2 400 KM., przeznaczone dla nowego olbrzyma.

* * *

Do Europy przybył „król samochodowy" Henryk Ford i udał się do Baden-Baden celem odbycia kuracji.



Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1.20 zł. kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,32 zł, kwartalnie 3.86 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań. Św. Marcin 70. — Telefony: 4161, 4072, 3525, 3524. 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.